RACCOLTA
DI ATTI OFFICIALI

E DI

DIVERSI SCRITTI

PUBBLICATI IN ITALIA, IN FRANCIA ED IN GERMANIA

INTORNO

ALLE PRESENTI VERTENZE

FRA

L'AUSTRIA ED IL PIEMONTE.

Preceduta di alcune Memorie intorno alle Strade Ferrate ed alle presenti condizioni politiche dell' Italia e dell' Austria.

LOSANNA
S. BONAMICI E COMPAGNIA
TIPOGRAFI-EDITORI.
1846

ATTI OFFICIALI E DIVERSI SCRITTI

INTORNO

ALLE PRESENTI VERTENZE

FRA

L'AUSTRIA ED IL PIEMONTE.

RACCOLTA

DI ATTI OFFICIALI

E DI

DIVERSI SCRITTI

PUBBLICATI IN ITALIA, IN FRANCIA ED IN GERMANIA

INTORNO

ALLE PRESENTI VERTENZE

FRA

L'AUSTRIA ED IL PIEMONTE,

Preceduta di alcune Memorie intorno alle Strade Ferrate ed alle presenti condizioni politiche dell' Italia e dell' Austria.

LOSANNA
S. BONAMICI E COMPAGNIA
TIPOGRAFI–EDITORI.

1846

GLI EDITORI

La storia, perchè sia vera storia, non altrimenti vuol essere contesta che di fatti e verità : i fatti poi, perchè non siano altrimenti avuti che per quello che sono, vogliono essere, per così dire, coloriti delle impressioni dei tempi, degli interessi e delle passioni in mezzo a cui sorsero, svilupparonsi, influirono. Ciò non di meno bene spesso accade che in luogo di fatti la storia non accolga nelle sue pagine che, senza dir delle menzogne dei partiti, gli incerti indovinamenti degli eruditi; e che quei pochi fatti stessi che poterono essere da essa raggranellati e messi insieme, vengano dipinti col colore o erratamente indotto, o avvisatamente falsato dalle prevenzioni e dalle passioni degli scrittori. Di quì quel capitale difetto, vorremmo dire, di schietta fisonomia con cui i casi della politica e le vicissitudini dei popoli sono tramandati ai posteri. Una delle maggiori cause di questo peccato contro la verità intima ed esterna delle cose nasce dalla inopia in cui trovansi ben sovente gli storici di quei documenti

contemporanei e legittimi che o narrarono gli avvenimenti, o serbarono e significano le vere impressioni da questi prodotte sui contemporanei, che li originarono o li subirono. E per far maggiormente chiaro il pensier nostro con un esempio, che cosa sappiamo noi delle cause intime e remote che predisposero e svilupparono poscia le crisi politiche attribuite all' opera individuale di Guglielmo Tell, o di Giovanni di Procida, nella quasi assoluta mancanza in che siamo noi di documenti che ne rivelino quei piccoli fatti che certamente misero le prime radici di quei fatti grandissimi? Fatti che, appunto perchè piccoli, appunto perchè forse non intesi dai coevi e non presentiti gravidi delle grandi loro conseguenze, vennero dalle cronache contemporanee trasandati, taciuti, sì che oggidì aprirono largo campo alle metafisicherie di certi storici detti filosofi, che giunsero perfino a rivvisare in quei due nomi, fatti ormai immortali, nulla più che un mito!

Niente di più bello, niente di più dignitoso per la politica del presente Sovrano del Piemonte, niente di più lusinghiero per l' avvenire dell' Italia, degli ultimi dissapori avvenuti fra l' esigue corte torinese ed il formidato gabinetto di Vienna. E ciò non tanto per la rilevanza della cosa in sè stessa, chè noi non siamo visionarii di così subiti conflitti campali e cataclismi politici, quanto per la significanza molto eloquente ed ajutatrice

di speranze dell' energica resistenza che l' Austria incontrò, e che da moltissimi anni non era più consueta incontrare in Principi Italiani. Dunque anche su qualche trono italiano ha sfavillato la grande verità che in Europa, in Italia vi ha qualche cosa di più formidabile delle bajonnette austriache, a cui poter far ricorso in caso d' iniqua prepotenza; che vi ha una pubblica opinione alla quale d' or innanzi e principi e popoli non ricorreranno giammai indarno per giustizia e presidio: e la pubblica opinione ha già pronunziato fra l' Austria ed il Piemonte. Ma come conosceranno i nostri posteri questo piccol fatto, che, per quanto piccolo, è pur sempre una bellissima pagina per la storia diplomatica di Casa Savoja? Più : le conseguenze istesse a cui questo fatto sarà per condurre, e delle quali noi non sappiamo nè vorremmo essere profeti, non potrebbero guidare al travisamento od all' obblio di esso? I posteri poi più comunemente fanno criterio del merito dei fatti dalle conseguenze finali da essi partorite.

La raccolta che noi quì offriamo altro scopo non ha quindi che d' istruire i contemporanei malè informati, ed i posteri, che potrebbero esserlo anche peggio, circa questo piccolo avvenimento che segna però sempre il primo passo dei Principi Italiani a quella emancipazione austriaca, senza della quale tutte le corone italiane conserveranno pur sempre quell' abbietto carattere di un

vassallaggio ancor più umiliante nelle politiche condizioni d' oggidì, della dipendenza da quell' alto dominio che l' antico imperio germanico esercitava, o pretendeva di avere sui Principi Italiani.

La simpatia dimostrata dalla stampa di tutti i partiti della Francia per la causa piemontese, l' entusiasmo con cui il popolo di Piemonte, non ostante ne fosse profondamente vulnerato nei suoi materiali interessi, fece plauso alla energica e dignitosa politica del suo Sovrano, sono pure un argomento valevole a dimostrare quanto nelle quistioni di diritto che si connettono alla indipendenza sia d' un Re che di un popolo, la pubblica opinione sempre si accampa contro le esorbitanze di chi trar vorrebbe il diritto dalla forza, e trova ragione di rappresaglie inique, perchè contro le sudate fatiche e la vita di un popolo innocente, e in una negata ingiustizia e viltà. Gli articoli quali vennero da noi coordinati, esprimono di per sè stessi a sufficienza l' origine, lo sviluppo, lo stato attuale e tutti gli occorsi incidenti della quistione senza abbisognare di altre nostre parole.

Al fatto del sale e del vino abbiamo fatto precedere la quistione delle strade ferrate, giacchè niente più di essa rivela quella tendenza centralizzatrice della politica austriaca, su cui tutt' i Principi Italiani dovrebbero pur tener fissi gli sguardi, e con animo ripieno di un provvido spavento. Il predominio imperiale, sia diretto od

indiretto non monta, ove non sia fatto cessare, finirà col fare un proprio monopolio generale di tutti i grandi interessi italiani; nè quel predominio non sarà mai che cessi, finchè i Principi Italiani non sapranno efficacemente non volerlo.

Gli articoli tratti dalla *Gazzetta d'Augusta* non hanno mestieri di chiose: noi vi avremmo potuto rettificare parecchie inesattezze di fatti, ma quando ci fossimo messi in sul rettificare, come avremmo potuto omettere le rettificazioni delle massime e delle idee che dal capo alla fine tutti li governa? E la sistematica tendenza di queste è il più autentico documento che rivelar possa all'Italia l'intimo spirito della politica austriaca, e noi li abbiamo offerti vergini di chiose, lasciando ai lettori il pensiero di un provvido commento. Demmo tradotti gli articoli tedeschi ed inglesi, perchè non molto familiari quelle due lingue fra noi. Demmo originali i francesi, perchè presupponemmo che ogni italiano che prenda parte agli alti interessi della Penisola non possa ignorare la lingua che l'America intendeva dalla bocca del giovane Lafayette, e della quale valevasi il console Buonaparte per dettare le condizioni di pace sui campi di Marengo.

I.

Odierne condizioni politiche d' Italia.

—

(Dalla Gazetta d'Augusta N. 102, 107 e 111 *del* 1846.*)*

Le nazioni cristiane possono ammalare ma non morire. E questa sentenza di Vincenzo Gioberti a niuna nazione si può forse meglio applicare che all' Italiana. Essa è invero ammalata, ma tanta forza vitale, tanta vigoria d' animo è in lei che riuscirà a vincere il male. Ma il caso è complicato davvero. D' ambe le parti v' hanno osservatori, s' affollano medici, così di qua come di là si va dicendo doversi per rimedio al male; ma di esso intanto un partito incolpa l' altro, e così combattonsi a vicenda, ciascheduno nel suo senso, con mezzi tra loro ripugnanti. Se questo sia il modo di ottenere il risanamento non è d' uopo il dirlo.

Carlo Botta ben disse, che la Rivoluzione Francese fu un gran male per l' Italia. Non già che essa, come ogni gran rivolgimento, non abbia anche avuto il suo lato buono; imperocchè questo diluvio portò via per sempre molte cose cattive; e se l' amministrazione, come s' era formata dopo l' ordinamento politico della Penisola, era lodevole per molti riguardi, così, anche cessato, riuscì favorevole alle posteriori condizioni. Ma la rivoluzione disturbò il progresso naturale dello svolgimento, arrecò una dominazione straniera infinitamente più violenta, più ampia, più usurpatrice che non quella esistente nel 1789, divise a forza il paese in parti non conformi a storica tradizione, guastò e distrusse

antiche relazioni di proprietà e non di rado situazioni adatte e comode, e quindi lasciò un caos con molte passioni destate, molti sogni politici, molto malcontento, molto seme di discordia e di futura rivoluzione.

Il modo freddamente egoistico con cui Bonaparte aveva trattato l'Italia non poteva produrre altri frutti. Alla Consulta di Lione, ove intervennero nel dicembre 1801 circa 450 Italiani, molti dei quali erano pieni di gioia e di speranza che colà si porrebbe la pietra fondamentale dell' indipendenza ed unità della loro patria, alla Consulta di Lione, diciamo, il primo Console aveva dato chiaramente a vedere la sua politica e le viste che aveva sull' Italia. Il più ragguardevole fra i presenti, in rispetto alla persona ed alla sua politica esperienza, era il milanese Francesco Melzi di Eril. Il quale (dice Cesare Balbo) entrato in discorso, e buono Italiano ed alto uomo di stato com' era, proponendo che l'Italia settentrionale fosse riunita sotto una sola dizione, ed assentendo fin lì pur Napoleone, proseguì il Melzi a cercare qual Casa di principi si potesse chiamare a sì bello stato, e nominò Casa Savoia. Sorrise allora malcontento Napoleone; ed insistendo Melzi a mostrare come ciò converrebbe insieme all' equilibrio d' Italia e a quello d' Europa. — « Ma chi vi parla d' equilibrio? » riprese vivamente Napoleone. — E Melzi, stato alquanto sopra sè: « Or intendo, m' ingannai. Io doveva parlare di preponderanze. » — « Così è, or v' apponete, » riprese Napoleone. Si sa che a' 24 di gennaio 1802, la Commissione sotto la presidenza del Bolognese Marescalchi, poscia ministro degli affari esteri, fece la proposta : che Bonaparte s' assumesse la direzione superiore della Republica Cisalpina; abbisognando essa della protezione di Francia, perchè stato nuovo, in cui ancora si trovavano a fronte troppi interessi contrarî. E la Repu-

blica Cisalpina era Italiana; al 17 maggio 1805 Regno d' Italia, aveva il monte per frontiera verso Napoli, gli Apennini per limite verso le provincie, che poco per volta divennero parti integranti dell' Impero. Il vicereame di Eugenio altro non era che una grande prefettura.

Egli è quì inutile raccontare gli avvenimenti dall' anno 1815 al 1830, bastando qualche generale considerazione sullo spirito allora dominante in Italia. Allorchè i Francesi dovettero sgombrare di Lombardia, avvenne al Senato radunato in Milano, press' a poco come ai rappresentanti dell' impero al tempo degli intrighi febbrili di Fouché: ciò che meno si volevano accadde, e la disunione loro solamente volse le cose a precipizio. L' atroce assassinio di Prina fu, come quello del conte Fersen, un fatto singolare dell' aizzata rabbia del popolo; le cose tornarono in massima parte come prima: solo gli stati della Casa d' Austria e di quella di Savoia furono considerevolmente accresciuti, e le due antiche republiche dovettero somministrarne i mezzi. Se poi i sovrani d' Europa credettero col ristabilimento della più parte degli Stati anteriori, delle famiglie regnanti e dei loro diritti, di aver incatenato il demone della Rivoluzione, essi s' ingannarono a partito. In Italia lo spirito rivoluzionario si ridestò ben tosto, e non aveva sonnecchiato mai. Non solo Gioachino Murat, ma anche il suo oppositore in Sicilia, Ferdinando, l' Austria stessa, avevano tenuti desti i pensieri di libertà. Nell' anno 1816 le società secrete si propagarono maggiormente; nell' Italia superiore i Liberi Muratori, nel sud i Carbonari, e questi in particolar modo con regolare ordinamento e numero di addetti che s' accresceva di giorno in giorno. Nelle diverse parti del paese aumentava il malcontento; spesso senza motivo. Allora il governo Napoletano sotto Medici e Tommasi faceva molto per accrescer

l'industria, il commercio e con ciò il ben essere, e per mantenersi nella via del progresso per mezzo di leggi savie, di più che allora il fiorire delle finanze parlava in loro favore. L'amministrazione di Consalvi nello stato della Chiesa risanava molte ferite e professava l'equità e la moderazione. Ferdinando di Toscana, secondato dal suo ministro Fossombroni, manteneva ed accresceva la fama della bontà e saviezza che il figlio di Pietro Leopoldo s'era di già acquistata. Negli stati Sardi di terra ferma e nel regno Lombardo-Veneto l'ordinamento interno progrediva di giorno in giorno, e gli assennati, anche tra gli amici stessi de' Francesi, cominciavano ad adattarsi al nuovo ordine di cose. Ma non si riusciva però a vera tranquillità, ed in varie parti della penisola il malcontento era in parte mantenuto da provvedimenti governamentali ed in parte prodotto artificiosamente da segreti impulsi. I Carbonari cospirarono una volta contro il governo di Murat che li accolse, e ciò fu di esso giusta punizione. Il ministro della polizia, il Genovese Maghella, aveva chiamato nel paese i settarii, che traevano la loro origine da una società, da prima debole, di emigrati napoletani dell'anno 1799. Murat dissentiva prima, ma poi cedette, essendogli rappresentata questa società secreta qual sostegno del suo trono e mezzo d'incivilire il popolo. In ultimo quando gli s'apersero gli occhi, quando il Veneziano Dandolo, consigliere di stato nel regno d'Italia, lo avvertì essere i Carbonari nemici del trono, e, potendo, pensasse a liberarne i suoi Stati, allora egli era troppo tardi, perchè, mentre nel 1814 Murat era sulle rive del Po, gli addetti alla società tumultuavano negli Abbruzzi, e trovavano incoraggiamento e promesse in Sicilia presso Ferdinando e presso Lord W. Bertimk, sempre disposto a favorire le idee di libertà, ogni qual volta potessero ridondare a danno

di Francia. Il Re Borbonico doveva pagare a prezzo ben caro quell' errore sebben passeggiero. Invano s' adoprò veleno contro veleno, invano, per consiglio di altro ministro di polizia, il fanatico e da tutti odiato principe di Canosa, favorì la setta dei Calderai. La Carboneria cresceva in forze a dispetto di divieti e di provvedimenti. Oh ella è ben triste la condizione di quel governo che si trova ridotto a valersi delle società secrete, cancrena dell' ordine civile e morale!

Mancava solo una scintilla per far scoppiare la mina: un intiero magazzino di polvere volò per l' aria nella penisola pirenaica. Nella notte del primo dì dell' anno 1820 la rivoluzione aveva cominciato a Cadice, e tosto fu proclamata in tutto il paese e giurata pubblicamente dal Re la costituzione delle Cortes del 1812. Il fatto non si rimase solo. In gran parte d' Europa s' erano manifestati moti consimili. Le risoluzioni di Carlsbad del 1819 avevano operato contro le società secrete in Germania; appena fu data amnistia agli esiliati di Francia, che il Duca di Berry cadeva (13 feb. 1820) sotto il pugnale di Louvel, e la congiura di assassinare la famiglia reale fu scoperta, (19 agosto) mentre la rivoluzione portoghese aveva principio in Oporto. Allora scoppiò anche l' incendio in Italia. A' dì 2 luglio 1820 cominciava in Nola la sollevazione, che doveva in poco tempo invadere l' intero reame di Napoli. Due sottotenenti con 27 sott' uffiziali e soldati del Reggimento di cavalleria Real-Borbone, con un prete ed alcuni pochi settarii diedero il segnale. Carascosa e Pepe, Generali sotto Murat, continuarono l' opera dei soggetti: il 13 luglio il Re ed il Principe reale giurarono la costituzione di Spagna. Qual parte avessero i Carbonari in questo avvenimento, può vedersi dagli storici Italiani, presso Colletta in particolare, che certamente non si avrà per sospetto. Ciò che accadde, è noto abbastanza: la nota conclu-

siva dell' otto novembre del congresso di Troppau dichiarava le intenzioni delle grandi potenze di reprimere le rivoluzioni; al 13 gennajo 1821 cominciava il congresso di Laibach, e al 6 febbrajo Frimont si recava sul Po. Mentre Pepe, che nei giornali aveva promesso di battere gli Austriaci a Rieti, il dì 7 marzo, dopo dolorosa sconfitta toccata presso Antrodocco, nella valle di Velino, giugneva il primo fra i fuggitivi a Napoli. La rivoluzione Piemontese scoppiava in Alessandria. Auspicii favorevoli! Quivi pure le società secrete avevano preparato il terreno in parte d' accordo con emissarii francesi; i federati facevano l' ufficio dei Carbonari. Turbolenze fra gli studenti di Torino, che si mostrarono in teatro con berretti da *Giacobini*, precedettero l' insurrezione militare: molti fra i più ragguardevoli personaggi v' erano immischiati. La rivoluzione di Napoli non aveva durato nove mesi intieri, quella di Piemonte durò trenta giorni. Ma quali ne furono le conseguenze? In Napoli molti esiliati, e tra essi alcuni il cui esiglio fu una vera perdita per la patria; molte esecuzioni, però solo dei compromessi di bassa estrazione. Scioglimento dell' esercito e formazione di un nuovo, secondo altri principii; arruolamento di truppe Svizzere; lunga e dispendiosa occupazione di truppe straniere. Scompigliate affatto le finanze fin allora fiorenti; il credito caduto, ed imprestiti ruinosi da Rothschild, al 56 °/₀ il primo, al 71 °/₀ il secondo, col pagamento degli interessi per parte del governo in assegnamenti sullo stato al cinque per cento. La polizia resa più molesta, più onerosi i provvedimenti contro i libri ed i giornali, il commercio reso malagevole, sospetti ed imputazioni da ogni parte, atti di vendetta, tali furono le conseguenze della rivoluzione, e fino a questi ultimi anni n' ebbero a soffrire i Napolctani. In Piemonte la cosa non andò tanto male. Ivi pure

i molti esilii, le poche esecuzioni, purgazione dell' armata e degl' impieghi dai sospetti, in cui non si evitarono sempre l' ingiustizia e la durezza; e l' avversione personale si copriva del mantello di sentimenti leali. Le Università di Genova e di Torino furono chiuse. Le finanze si sostennero, quantunque non senza scapiti. Il decreto d' amnistia del nuovo re Carlo Felice perdè l' efficacia per le troppe eccezioni.

Queste cose arrecò il sogno della costituzione a gran parte d' Italia. La subitanea repressione del movimento guarentì la quiete negli altri dominii. Negli Stati della Chiesa le cose avevano aspetto brutto assai. Nell' Abbruzzo l' allarme s' era dato dal Tronto; diramazioni carbonaresche si davano la mano, e solo la marcia degli Austriaci contro il reame soggiogò la insurrezione. Il cardinale Zacchia, morto che è poco, allora delegato in Ascoli, si rese distinto in questa circostanza per risolutezza nell' operare, siccome fece nel 1831 il vivente cardinale Ferretti di lui collega all' avanzarsi degli insorti a Rieti. Nella Romagna, e principalmente in Ravenna, tutto era in fermento. Roma stessa fu spaventata da un falso allarme. La cosa aveva profonde radici in Lombardia. Una congiura molto diramata, per la massima parte fra la nobiltà, aveva preparato la rivoluzione; non s' aspettava altro se non che i Piemontesi s' avanzassero sul Ticino. Ma questi indugiarono; la rapida calata dell' esercito austriaco in Piemonte impedì ai Lombardi l' esecuzione del loro disegno, che fu fatto palese dal processo contro il conte Gonfalonieri ed i suoi complici. Il poeta Silvio Pellico, allora precettore in casa del conte Porro in Milano, fu condotto allo Spielberg in conseguenza di questo processo. La Toscana si rimase tranquilla: in Firenze molti fra i compromessi trovarono asilo sicuro, guarentito loro dal

Granduca. Le trame segrete dei Carbonari e dei Liberi Muratori continuavano, quantunque in più ristretto campo.

Si può tralasciare di dire con quanta equità e moderazione siasi proceduto nei provedimenti fatti contro di essi, come p. e. nel giudizio criminale modenese a Rubiera nell' autunno del 1822. Quello era il pessimo de' tempi, il tempo che ha maggiormente contribuito ad aumentare la divisione tra governati e governanti. Purtroppo v' ebbero torti gravi d'ambe le parti. Ogni dove era desto il sospetto, di frequente compromessi i nobili, false accuse in gran numero, processi acerbi che non provavano alcun delitto, provvedimenti vessatorii della polizia inasprivano gli animi. In Modena, dove nel 1822 avevano ammazzato il direttore della polizia, ed in Piacenza si giudicarono necessarie guarnigioni austriache. Nella provincia napoletana di Basilicata si venne a perturbazioni che però mancarono d' importanza : in Palermo simili tentativi furono soffocati in germe. Il ministero Medici-Tommasi fu richiamato, sperandosi avrebbe ristorato le finanze : il soccorso fu un nuovo imprestito al 65 %, il quale portò via 17 milioni di ducati. Frattanto il congresso di Verona prendeva risoluzioni riguardo alla durata dell' occupazione militare nei due regni. Nel 1823 il Piemonte fu sgombrato, ed il numero delle truppe notevolmente diminuito nel regno di Napoli. La riapertura delle due Università ebbe luogo insieme alla dotazione conveniente dell' Accademia delle scienze di Torino. Francia prestò mano all' abolizione delle costituzioni di Spagna e di Portogallo. L' Italia rimase assai tranquilla benchè morissero Papa Pio VII, Consalvi, ed il Granduca Ferdinando. Nuove cagioni di sgomento s' avevano nel 1824, mentre nella Romagna e nelle Marche era scoperta la setta dei Fedisti. Molti assassinj si commettevano, il severo governo del car-

dinale Rivarola non portava i frutti sperati, ed oltreciò nelle montagne della Romagna v'era guerra formale coi banditi, la cui temerità crebbe a segno, che Frascati ed Albano non erano più sicuri. Meschini tentativi di ribellione, se vuolsi usare questa espressione, si manifestarono qua e là nell' anno seguente: in Ravenna fallì il disegno di assassinare il cardinal Rivarola: ogni sorta di canaglia assassina fu catturata negli Stati della Chiesa e nel regno di Napoli; la quiete non fu gravemente turbata. Nel 1827 gli Austriaci sgombrarono da Napoli, e mentre colà si calcolava il debito dello stato, lo si trovò salito oltre i cinque millioni di ducati d'annuo interesse, dei quali più di 3 millioni e mezzo s' erano fatti dopo la rivoluzione. L'accrescimento delle dogane e delle gabelle, notevoli deduzioni nello stipendio degli impiegati erano conseguenze necessarie siccome la nuova fermentazione, e nell' anno 1828 una sollevazione armata nella provincia di Salerno, che il Del-Carretto, oggidì ministro di polizia, represse.

Sino all' anno 1830 le cose furono proporzionatamente tranquille.

La rivoluzione di luglio, con quello che ne seguì, rinnovò l'incendio, come può concepirsi. La sollevazione scoppiò dapprima in Modena, nel momento in cui il cardinale Cappellari saliva alla sede pontificia col nome di Gregorio XVI (2 febb. 1831).

Il Duca fuggì; Bologna e tutta la Romagna si sollevarono, e subito dopo anche Parma. Quivi il caso era strano: la Duchessa amata, come ben meritava; il Conte di Neiperg prima suo ministro in gran favore presso il popolo; si levava tumulto contro il Colonnello V. Werklein di lui successore. In Bologna non si aveva cosa più *santa* a compiere, che formare un ministero di avvocati, professori e poeti, e

decretare il Papa scaduto dalla sua podestà temporale; non per facezia, ma davvero, si spedirono deputati a Firenze per informarsi, se colà gli animi fossero disposti a ricevere le Legazioni qual provincia toscana. S' andava sognando di guardie nazionali, d' armamenti popolari, di non intervenzione; una tuttavia, eccettuata però quella di Francia, in favore del movimento. Un corpo francese doveva già aver valicato le alpi. Frattanto non si stava colle mani alla cintola, e se pure occorsero ridicolaggini e puerilità in numero incredibile, ciò non pertanto i rivoltosi si mostrarono attivi, mentr' essi occupavano San Leo ed Ancona senz' altra resistenza per parte delle truppe pontificie, e s' avanzavano sino a Rieti, d' onde da Sabina si passa nell' Abbruzzo. Invece dell' esercito annunziato dai Francesi e dagli Italiani in soccorso delle Legazioni, Luigi Filippo mandò il conte di St.-Aulaire come ambasciatore presso il Papa, ed in un attimo tutte le speranze cadute all' aspetto di un esercito austriaco. Solo in Rimini si fece una debole prova di resistenza. Gli Austriaci occuparono per poco la provincia rivoltosa. Per mezzo degli ambasciatori e degli inviati delle grandi potenze e della Sardegna s' intavolarono trattative colla S. Sede per ottenere una pacificazione durevole del paese ed il miglioramento dell' amministrazione. Ma già sul finire dell' anno ricominciavano le mal represse turbolenze. Nelle Legazioni si negò obbedienza agli ordini del Governo, di ricevere il nuovo ordinamento giudiziario, di lasciar entrare truppe papali. Sul fine del 1832, il paese fu occupato di viva forza dopo breve e mal condotta resistenza, e per la seconda volta s' invocarono gli ajuti dell' Austria.

Modena e Parma erano intanto ritornate all' ordine antico: l' ultima, senza adoperar mezzi violenti, la prima con sanguinosa riazione. In Piemonte un tentativo di ribellione era

stato represso nel suo cominciamento. Lombardia, Toscana e Napoli si stettero, almeno in apparenza, tranquilli. Se l'occupazione d'Ancona operata per forza dai Francesi ed in modo illegittimo (24 febb. 1832) sia stata una mera bravata, oppure un mezzo per calmare i rumori domestici, questo resta a decidersi. Ora come capo agitatore negli ultimi anni si fa avanti Giuseppe Mazzini, che sfuggito alla polizia piemontese, istituì in Marsiglia la Giovine Italia, nuova diramazione del vecchio Carbonarismo. Essa tentava di riaccendere la ribellione in Italia per mezzo di giornali, di libelli, di emissari, di assembramenti, che il governo francese tollerò con suo proprio danno, a segno, che l'incendio minacciava d'invadere la Francia stessa. Le più fòrsennate ed empie produzioni si spacciavano sotto il nome di sfogo patriottico. Nel 1834 si fece la non meno forsennata irruzione in Savoja, dalla frontiera di Svizzera. Un qualche centinaio di vagabondi raccoltisi assieme, fra' quali appena un decimo erano Italiani, un generale polacco alla loro testa, il Mazzini come futuro presidente del governo Italiano provvisorio *à la queue* invasero una provincia in perfetta pace, affezionata alla Casa che la governava da mill' anni, e guernita di buone truppe. In 36 ore l'impresa, il cui fatto eroico fu la cattura della cassa d'un uffizio di dogana, era finita. Vive rimostranze fatte ai Cantoni francesi, che s'erano resi colpevoli di poco meno che d'una rottura di pace, procacciarono la tranquillità da questo lato, e se nel Cantone italiano del Ticino i partiti continuavano tra loro una guerra accanita, se dalle stampe di Lugano si lanciavano di continuo razzi incendiarj, ciò non per tanto più non ebber luogo quelle scene violatrici d'ogni alleanza nazionale, come il congresso tenuto dai fuorusciti nel mentovato Cantone l'anno 1834 sotto la presidenza di Mazzini, per concertare

l'invasione; un congresso che si sciolse senza nulla conchiudere, perchè non s'era potuto andar d'accordo sulla metropoli da determinarsi al regno d'Italia! Dopo quest'impresa, e dopo le recriminazioni stampate, delle quali si servivano reciprocamente i motori, la Giovine Italia cessò dall'operare. Così parve almeno: il Mazzini, cacciato dalla Svizzera, andò a Malta, dove (come nelle isole Ionie) l'Inghilterra tollera un ricettacolo di trame scellerate contro la quiete d'Italia, e quindi si recò in Inghilterra. Nell'anno 1838, gli Stati della Chiesa furono interamente sgombri di truppe forestiere. Il decreto d'amnistia che l'Imperatore emanò nella circostanza dell'incoronazione in Lombardia, dimostrava da una parte la fiducia del governo nei sudditi, e dall'altra dava speranza ai bene intenzionati che i defetti, de' quali parevano ancora viziate le condizioni pubbliche, sarebbonsi emendati con mezzi legali, quietamente e senza nuovi disordini. Così andò la cosa per cinque anni: quindi rialzò il capo l'idra della rivoluzione. Le lettere incendiarie venivano dall'estero, la Giovine Italia pose il fuoco alla casa del Papa. La Romagna era sempre stata il centro del malcontento; quivi gli attizzatori della rivoluzione trovarono terreno fertile. A loro doppia ignominia essi ebbero ricorso al pessimo dei modi d'insurrezione, bande, rube, assassinj; per conseguenza nuovi arresti, processi, esecuzioni, di nuovo tutti i mali che avevano intorbidato il paese negli anni 1831-32. Il Mazzini se ne stava in Londra, e di là attizzava contro la patria gli accecati, abbastanza creduli per dargli retta. Nel 1844 il tentativo dei fratelli Bandiera di eccitare una sollevazione, pose tutto in movimento. Diserzione e tradimento verso i proprj reggitori si combinavano quivi col delitto d'irruzione sediziosa in terra straniera. Mazzini aveva questi infelici sulla propria coscienza,

poichè egli stesso, millantandosi, confessò di avere (per mezzo di quel Domenico Moro, che nel 1842 era in Inghilterra coll' Arciduca Federico, come ufficiale della marina austrica) maggiormente suscitati nel petto del maggiore dei due fratelli i sentimenti colpevoli, e per tal modo cagionata l'esplosione. Si sa come 18 uomini venuti da Corfù sbarcarono in Calabria, furono accerchiati e disarmati, ed al 25 luglio i Capi avevano subita la pena di morte in Cosenza, dove nel Busento fu deposta la spoglia mortale di Alarico. Eglino morirono gridando : Viva l' Italia! e lo spirito infernale che li aveva condotti a morire, scrive libelli nella metropoli britannica, trova appoggio nel Parlamento; poichè, a scoprire le sue scellerate macchinazioni si adoperò il mezzo, invero biasimevole, di aprir le lettere. Egli si crede in dovere, come potenza politica, di fare rimostranze alla Dieta Svizzera intorno all' arruolamento di truppe, avvelena la gioventù del suo paese, mentr' egli, sotto colore di filantropia fonda scuole pei poveri Savoiardi, i quali egli pensa probabilmente educare all' assassinamento dei Tiranni. E su di ciò io ho sentito espressioni di stupore ancor maggiore e di più severo biasimo, allorchè il cappellano della Legazione S.... a in Londra esortava caldamente di non frequentare quest' istituto d' educazione del Mazzini.

Quest' è la storia esterna delle turbolenze d' Italia sino al 1845, che vide l' assalto più maturato della Romagna, che naufragò, ruppe contro i provvedimenti dei Legati e la fedeltà delle truppe pontificie, e produsse implicazioni diplomatiche fra il governo Pontificio e la Toscana. In questa circostanza non si può a meno d' osservare come il contegno dell' Inghilterra e della Francia sia favorevole a siffatte imprese; chè quelle dell' anno scorso non sarebbera accadute, se non fossero stati testimonii impassibili

dei preparativi e degli arruolamenti che si facevano nelle isole Ionie ed in Malta per assalire uno stato amico. Addottrinato dalla propria e triste esperienza, il governo francese si è fatto più previdente e considerato : si può sperare che gli ultimi tentativi di Polonia, unitamente alle rimostranze delle Potenze interessate, contribuiranno ad aprire sempre più gli occhi di questo governo sulle macchinazioni dei profughi. Almeno il discorso del sig. Guizot alla Camera dei Deputati (12 Marzo) può lasciar conchiudere ch' ei l' intenda così, quantunque tardi. Altro è concedere asilo a questi infelici malmenati dal destino, altro lasciar loro, e persino somministrare i mezzi a nuove turbolenze, a peggiorare il male. Nessuno può contendere il bel privilegio, ma tutti debbono condannarne l' abuso. L' Italia ne soffre da 15 anni, nè si vede ancora il termine di questa infelice condizione. Le carceri ancora piene d' inquisiti d' ogni classe, ancora dominanti l' odio, la diffidenza, la sete di vendetta, tutte le malvagie passioni che possono capire in petto umano, e sopra tuttociò librasi un truce spettro, l' ansia dell' avvenire. Imperocchè ognun si dice che le cose non possono durarla a questo modo in Romagna; e la stampa francese vomita sempre libelli incendiarj, quali nell' atto che scrivo *I Conforti d' Italia*, *Preparamenti all' Insurrezione* e simil feccia. A che condurrà questo, lo sa il cielo.

Egli non è mio intendimento di scrivere la storia dell' Amministrazione degli Stati Italiani negli ultimi trent' anni; ma ad intendere bene gli avvenimenti, bisognando risalire alle cause, anzitutto è necessario volgere uno sguardo allo stato dei governi.

Il regno Lombardo-Veneto vien primo nella serie. Non voglio toccare la storia antica della Lombardia, del reggi-

mento dei Visconti e degli Sforza, della Satrapia spagnuola, la più ignominiosa delle tirannie. Già scrittori Italiani hanno mietuto questo campo. Egli è noto, in quale stato di miseria la Lombardia passò all' Austria nell' anno 1706, e fin dal primo momento il governo, allora sotto la presidenza del principe Eugenio di Savoja, fece tutto che era in suo potére per sollevarla. Se nuove guerre sopravvennero, se la pace d' Aquisgrana pacificò l' Italia solo nel 1748, non è da incolpare il governo della lentezza in progredire. Con quant' ardore vi si adoperasse, lo dimostra la distribuzione delle imposte e dei Comuni operata sotto Maria Teresa, l' opera egregia della Giunta del Censimento, in capo della quale stava il nominato Pompeo Neri, ancor oggidì base delle relazioni interne, modello di siffatti lavori. L' Amministrazione del Conte Firmian sotto Giuseppe II, è in Lombardia lodata come quella del Granduca Leopoldo I in Toscana. Entrambi erano guidati dagli stessi principii, i quali essendo connessi colla filosofia materialista di Francia e poco stimando il presente e l' antico, hanno, è vero, operato male per non pochi riguardi, ma la benefica loro influenza sul ben essere del paese non può d' altronde venir contrastata; perocchè si pareggiarono i diritti, parte delle proprietà si resero mobili, l' industria ed il commercio furono promossi, si favorirono le scienze positive. L' eccessivo ed incredibile disordine della repubblica Cisalpina guastò ciò che molte decine d' anni avevano essenzialmente migliorato, e lasciò dietro a se un vero caos, nel quale la repubblica italiana introdusse qualche ordine, ritornando ai regolamenti di prima, a quelli cioè dell' austriaca dominazione. Per mala sorte l' egoismo immane di Napoleone trasse il nuovo Regno nel circolo della centralizzazione del sistema generale francese, e però quanto v' era di nazionale e di

2

fondato sulle relazioni naturali, fu distrutto. Allorchè le provincie furono restituite alla casa imperiale, si dovette por mano a nuovo ordinamento. Per fortuna la Lombardia non aveva ultimamente sofferto; i mezzi straordinarii del paese, il fertile suolo e la felice posizione non solo, ma anche, e questo in alto grado, l'ingegno e l'attività degli abitanti, avevano già scancellate le traccie della rivoluzione; e sì la pace come la riunione con una parte importante della Penisola avevano riaperte tutte le vie al bene.

Siccome avvenne delle provincie renane, allorchè, mutatasi la fortuna delle armi, furono separate dalla Francia, di cui erano state parte integrante sin dal 1794, la Lombardia ebbe da principio a provare molte dannose conseguenze del cambiamento. E tanto più le risentì, in quanto che nei singoli provvedimenti era durezza, che d'improvviso cessò un regno, il quale, per quanto fosse dipendente dallo straniero, pure aveva forma e nome nazionali, che la condizione di mera provincia si mostrava così acerba, che tutti gli Italiani furono rimossi dalle alte cariche, che innumerevoli persone od importanti per influenza, od eminenti per ingegno e dottrina furono messe da parte affatto, o dovettero lasciare il paese a motivo di loro opinioni politiche, che fu introdotto un sistema di severa vigilanza, che doveva doppiamente esser grave al vivace Italiano. A ciò si aggiungeva l'abolizione del codice di Napoleone, della pubblicità e del giurì, cose tutte cui si era avvezzi, e l'introduzione del codice e della processura austriaci, contro cui gli animi erano mal prevenuti. A nulla valeva il dire ai Lombardi che i Francesi avevano fatto pagar loro a prezzo ben caro l'amicizia della *Grande Nazione*, che eglino dipendevano dall' imperatore di Parigi come da quello di Vienna, che la coscrizione aveva trascinati i loro figliuoli a guerre straniere, che una censura

per la stampa e la Università, severa ed arbitraria quanto l'austriaca, aveva dominato; pochi solamente erano di ciò persuasi. Così è sempre andata cogli Italiani: i Francesi li hanno maltrattati, saccheggiati ed angariati quanto potevano, e pure essi tra gli stranieri preferiscono i Francesi, e se talvolta ha luogo una riazione contro questa inclinazione, come si scorge da qualche tempo in molte produzioni letterarie, non se ne può però arguire lunga durata. Ciò che fece maggior torto egli Austriaci, fu l'asprezza delle maniere, la severità eccessiva nei casi speciali, la tendenza inquisitoria a cui gl' Italiani non si son mai potuti assuefare, e la diffidenza di soverchio apparente, a cui pur troppo non mancavano cagioni. Tutto ciò s'è cambiato negli anni posteriori in bene maggiore senza paragone, particolarmente dopo il 1838; sono però sempre visibili le cattive conseguenze. La Lombardia propriamente detta è florida e ricca come non lo è stata da secoli. Venezia, che nel 1814 giacevasi nel più profondo ed in apparenza inevitabile decadimento, si rialza visibilmente ogni giorno: agricoltura, economia rurale, ogni modo d'industria e di commercio hanno preso grandissimo incremento. I mezzi di comunicazione, senza badare alle vie massime dello Splügen e dello Stilfser, s'aumentano rapidamente a motivo della navigazione a vapore e delle strade ferrate. L'amministrazione è regolare ed eccellente; ai Comuni è concessa partecipazione sufficiente nella direzione dei loro affari. Il governo delle opere pie e degli istituti di beneficenza, in parte abbietto e trascurato sotto i Francesi, è ora esemplare, le Finanze sono regolate, e le imposte, benchè gravi, non sono propriamente oppressive. Le Università, per quanto lascino ancora da desiderare, appartengono sempre alle migliori d'Italia; l'ingegno trova attivo incoraggiamento ed onorevole impiego, l'istruzione del popolo è la migliore

di tutta la penisola, e presenta i risultamenti più felici: il bene delle classi infime è stato essenzialmente promosso dagli asili d'infanzia primamente istituiti a Cremona. Il commercio litterario coll' estero, comprendendo qui anche le altre provincie Italiane, è sempre incagliato da una censura gretta per principj, molesta nell' esercizio, insufficente ne' provvedimenti a combattere il male, e che confisca persino libri stampati a Torino ed a Firenze. La censura degli scritti da stamparsi nell' interno, finchè non prendono a considerare la politica e le condizioni del paese, da molti anni in qua è governata da savii principii. Ma gli scrittori, e quelli stessi che riconoscono la necessità di una censura preventiva nello stato presente delle cose, ne deplorano la ristrettezza. Tale si appresenta allo sguardo dell' osservatore imparziale il reggimento austriaco dell' Italia superiore, coi molti suoi beni, che i ragionevoli fra gli stessi Italiani riconoscono, con alcuni difetti, de' quali non può sempre imputarsi il governo. A chi segua passo passo il sistema amministrativo dell' Austria ne' suoi effetti, verrà trovato che la opportuna fermezza, il modo conseguente e regolare di procedere, gli hanno guadagnati molti animi, ed hanno contribuito a moderare le antipatie nazionali. In vero questo non ebbe luogo che molto incompiutamente, come vedremo di poi. Nel corso di una sequela d'anni la tranquillità non è stata disturbata; e questa circostanza è doppiamente consolante, mentre per una parte ne dovrebbe risultare una composizione almeno parziale delle opposizioni, dall' altra i governanti possono aver maggior confidenza ne' governati. Le guarentigie della tranquillità presente e della riconciliazione futura non sono pur troppo sicurissime.

Mi sono alquanto dilungato nell' esporre la condizione presente dell' Italia Austriaca, perchè la Lombardia per

propria importanza locale, è la pietra angolare del moderno edifizio politico. Intorno alla più parte degli stati rimanenti io posso essere più breve: non già ch' essi non offrano in egual modo abbondante materia d'interessanti osservazioni. La Monarchia Sarda è in via di progresso visibile e costante; e non si è in errore, credendo che questa Casa principesca di Savoja, la quale più d'ogni altra si mantenne pura in mezzo ai disordini ed alle abbominazioni del medio evo, ed alla corruzione dei secoli XVI e XVII, che senza rinunziare al proprio retaggio si sentì chiamata a formare una *Potenza Italiana,* invece di disperdere le sue forze contro la Francia; che può vantare grandi condottieri e segnalati principi, sia destinata ad assumere un giorno una parte ancor più importante che non ha di presente nel mondo politico. Il Re Carlo Alberto, con cui venne al trono nel 1831 la linea laterale di Carignano, si trovò, è vero, in difficile posizione, ma egli si condusse con avvedutezza e moderazione. A giudicarne dalle molte riforme nell'amministrazione generale, lo Stato Sardo si fa ragguardevole per incremento di senno e di robustezza. V'ha chi si lagna di severità militare, ma questa appunto produsse l'ordine nell' economia dello Stato, aumentò il valore degli ufficiali e diede fermezza intrinseca a tutta l'amministrazione. Il Piemonte è la Prussia dell' Italia: esso è tale per lo spirito militare che ne anima il popolo, per la sua posizione rispetto a Francia, contro cui è destinato a fare l'avanguardia, per la somiglianza di fortuna così nel pronto accrescimento come nel repentino, ma passeggiero, declinare, pel fiorire dell'istruzione e pel favore ch' essa trova presso il governo. La condizione ultima, la quale come ora presenta il più consolante aspetto, così procura la guarentigia più sicura per l'avvenire, richiede tanto maggiore attenzione in Piemonte, in quanto che più apparente

èra ivi il contrario sino verso il fine dello scorso secolo. Un fenomeno appena compatibile coll' ultimo è rimproverato al governo, ed è una grettezza in materia religiosa, che fa meraviglia persino in Italia...., Volgendo ora lo sguardo a Genova, la quale, memore della sua antica indipendenza, si è piegata con tanto malincuore alla signoria piémontese, vediamo che si va sempre più scemando la sua avvèrsione. Osservando l'isola di Sardegna, che era un tempo trascurata tanto, ci avvediamo di operosità grande e profittevole pel miglioramento dell' amministrazione, per la riforma dei rapporti territoriali a dei diritti di proprietà, per la costruzione di grandi vie, per l' aumento e la celerità delle relazioni commerciali colla terra ferma. Florido è il commercio di Genova, l'industria vi prende notevole incremento, l' Assočiazione Agraria, che con un ordine ben inteso abbraccia tutto il paese, promette rapido e costante progresso. Dovunque ed in tutto si osserva lodevolissima operosità.

In Napoli lo stato delle cosé era per l' addietro pericoloso. A cominciare dal tempo della repubblica Partenopea, le opinioni erano molto divise e la vivacità degli Italiani meridionali le faceva risaltar tanto più vivamente. La lotta fra i Borbonici ed i Napoleonici non aveva mai avuto posa; allorchè Ferdinando finalmente ritornava, i suoi partigiani e coloro che avevano zelantemente servito i due re francesi, stavano in contegno severo l' uno in faccia all' altro. Tutto era cambiato: « Delle età delle nazioni non è misura solamente il tempo (dice Colletta); talvolta non bastano i secoli a figurarle, tal altra volta bastano i giorni. Vi ha per i popoli un periodo di crisi, e per noi fu tale il decennio dei re francesi; tutte le institùzioni cambiarono, tutte le parti della società e dello stato mutarono in meglio o in peggio. Non

solo amministrazione, leggi, forme. La Religione indebolita, le credenze derise o sbandite, nè quelle perdite ricambiate da nuove virtù, o moderate da migliori costumi ed usi civili, chè anzi gli usi e i costumi caduti in peggio. Le opinioni del popolo sul governo dello stato libere; l'obbedienza alle leggi poca, all'uomo troppa; la licenza e la servitù collegate. » Senza volere si pensa alla Francia dopo la ristorazione: simili circostanze, simili conseguenze, quantunque diverse, le conseguenze ultime. Con elementi quali i descritti si governava difficilmente, quantunque i ministri non mancassero d'ingegno. Le difficoltà vennero aumentate dall'eccitamento prodotto dalla Costituzione di Ferdinando in Sicilia, e dalla proclamazione di Murat sul continente. Dopo cinque anni la rottura era compiuta. Come la sia andata di poi, io l'ho già narrato. Napoli, l'antico fomite della rivoluzione in Italia, quantunque sempre detta *la Fedele,* doveva anche soffrirne più crudelmente le conseguenze. Il regno di Francesco I° migliorò poco o nulla. La cosa andò altrimenti dopo il 1830. I miglioramenti sono manifesti; essi abbracciano la legislazione e l'amministrazione come tutti i rami della vita pubblica e della scienza, in cui lo spirito degli italiani meridionali, speculativo non ostante tutta la sua vivacità, eccellentemente riesce. Così vengono poco per volta scancellate le traccie di quel tempo luttuoso, che, cominciato colla rivoluzione, durò un intero decennio. Molto rimane ancora a fare: poichè in niuna parte d'Italia la scostumatezza del popolo è così spaventevole, nessuna parte ricetta tanto lusso di ogni sorta e tanta miseria. Il problema del Re Ferdinando è, e continua ad esser serio : la fermezza con cui egli ha progredito sinora, e per amore della quale gli vennero perdonati alcuni atti di violenza; la buona e salda volontà, il sentimento del dovere, e l'operosità che egli

dimostra incessantemente, fanno sperare ch' egli sciorrà il problema, se gli riesce d' infondere le stesse qualità nella massa del popolo, particolarmente nella folla degli impiegati inferiori e nella milizia, che si va ogni giorno facendo più colta. Le ultime turbolenze non hanno tanto commosso Napoli che la nazione abbia mostrato simpatia in alcuna sua parte; neanche in Sicilia, dove l'epoca della Costituzione, specialmente nel tempo della sollevazione di Palermo e dell' ultima insurrezione di Messina nel 1821, avevano arrecato tanto danno. Negli ultimi anni i provvedimenti del Re l'hanno reso molto accetto ai Siciliani; ma ivi richiedesi ancora assistenza e soccorsi moltissimi.

Fra gli Stati Italiani, la Toscana è rimasto il più tranquillo e felice. Lo spirito intelligente e moderato degli abitanti vi ha contribuito almeno quanto la tendenza del governo. Sin da principio le circostanze erano favorevoli. La Casa regnante di Lorena aveva lasciato di sè benedetta memoria; il francesismo aveva messo deboli radici in Toscana, dove le riforme avevano digià posto ordine al più, e dove anche si poteva conservare molto degli ordinamenti del tempo leopoldino. Il ritorno agli ordini antichi era perciò desideratissimo. Ferdinando III, rappresentava presso il popolo il padre suo Leopoldo, e, sotto di lui, le cose andavano anche meglio, poichè meno energico per natura, epperciò più canto e moderato, era ammaestrato da lunga esperienza e dall' avversa fortuna. Il ministro Fossombroni governava secondo i principii di Giuseppe e di Leopoldo, cioè secondo le norme di quel misto di dispotismo filosofico, filantropico e liberale che i Toscani a torto od a ragione hanno ammirato. Il Granduca Leopoldo II continuò l'opera di suo padre, e come lui ne ha raccolto bei frutti. Il grande incremento di Livorno, la riforma della

giustizia, i lavori idraulici nelle maremme, il cui successo in vero non si può predire in modo sicuro, miglioramenti in diversi rami dell' amministrazione e dell' istruzione pubblica, particolarmente delle Università, e grandi progressi materiali, sono dovuti al suo governo. A Fossombroni succedeva Neri Corsini suo collaboratore per molti anni consecutivi; uomo d' ingegno non grande, ma pratico degli affari, di rette intenzioni e d'animo moderato. Esso morì l'anno scorso, e non si è udito che segnalati politici ne abbiano occupato il posto. La Toscana è paese di tradizioni e dello sviluppo progressivo, e l'esperienza degli ultimi tempi ha dimostrato che essa non esce così facilmente dal sentiero calcato. Là si dice bene che non vi si richiedano velenti politici per far muovere regolarmente la macchina dello Stato. Voglia Iddio che ivi non si abbia a fare niuna dolorosa esperienza! I tempi corrono difficili; e quantunque il Granducato non possa mai dar norma negli affari d'Italia, pure il bene ed il male dipendono essenzialmente dalla sua condotta, e la mancanza di nerbo e d'energia, che si scorge nel complesso di un popolo altre volte così energico, potrebbe suscitare gravi pensieri. Vi ha un non so che di bello e d'attraente nell'agio che in niuna parte d'Italia si gode come in Toscana; ma in certo modo spaventa il vedere vulcani fumanti presso i confini. Il punto in cui il governo Toscano si è posto durante le turbolenze di Romagna nello scorso autunno, fu occasione necessaria di molte storte interpretazioni. Si sa che il Granduca non consegnò al governo pontificio lo stuolo considerevole di rifuggiti che dopo fallita la sollevazione si gettò sul suo territorio; che anzi concedette loro imbarco alla volta di Francia, che quindi ebbe luogo la tradizione di uno dei capi, mentr'esso, contro la parola data, ricomparve sul suolo Toscano. Il sentimento

d'umanità che dettava il primo trattamento, onora molto il cuore del Granduca, sebbene pel gran numero dei compromessi, non si poteva fare altrimenti. Non pare che abbia operato contro nessun trattato positivo, tanto meno contro l'usanza generale, che esclude la consegna dei colpevoli in fatto di politica. Se siansi prese le precauzioni necessarie per proteggere il proprio territorio ed il vicino da un nuovo attacco delle stesse bande, tralasciamo di dirlo. In ambedue le occasioni si sono messe in campo tante stoltezze sopra la condizione della Toscana, che egli è forse tempo di esaminarle più accuratamente.

La Toscana non deve in vero essere dipendente dell' Austria, ma lo sviluppo istorico dei tre ultimi secoli le ha additato di accostarsi alla politica austriaca, così in generale come nelle sue relazioni italiane. Non si negherebbe con ciò al Governo Granducale la libertà dei movimenti, tanto meno nell' interno, dove il suo sentiero è da un secolo disegnato in modo tanto deciso, ed è stato seguitato (con piccole interruzioni) costantemente, senza nessun impulso procedente dall' estero. Sarebbe ridicolo, contrario al buon senso ed alle esigenze visibili del bene del paese, il sostenere una tale pretensione od asserzione. Io credo che non sia mai caduta in capo all' Austria; ma la Toscana non è uno stato che possa prendere una posizione indipendente nelle quistioni di natura generale; e siccome nell' interno, solo una politica conservativa con tranquillo e progressivo cambiamento delle cose veramente viete, può procurare la felicità, così anche può solo guarentirsi la posizione esterna coll' accostarsi a quella potenza, che protegge in Italia il principio conservatore. Ancora una volta: qui non si tratta per nulla di servile soggezione, di rinunziare alla propria individualità: essa dovrebbe aspettarsi un cat-

tivo accoglimento anche dall' intera popolazione, che si è sempre mantenuta devota e fedele al governo, assuefatta com'è a trovare in esso il protettore de' suoi interessi. L'intera storia della Toscana parla in favore di quest' opinione. Cosimo I doveva la sua condizione alla Casa di Ausburgo, e la prova d'accostarsi alla Francia, che fece il suo successore Ferdinando, fallì del tutto. Io sono del resto molto lontano dal voler proporre i reggitori Medicei come modelli: la storia del paese dopo il 1737, quando la nuova dinastia salì al trono, ne somministrerebbe esempi più convenienti, se ne abbisognassero, per dimostrare una tesi che si fa palese per se stessa ad ogni attento osservatore.

I Ducati sarebbero cosa di poco riguardo, se non fosse Modena. Parma e Lucca soffrono entrambi per la sfavorevole loro condizione provvisoria. Da ciò in fuori si è operato e promosso molto bene in ambi gli Stati; i governi hanno professato la moderazione e la equità, essi hanno accresciuto sensibilmente il ben' essere, la popolazione e l' industria. L' Arciduchessa di Parma ha condotto a fine buon numero di opere che farebbero onore a stati molto più grandi. Il Duca Francesco di Modena è morto da poco. Esso era uomo duro, il quale spingeva ad aspre conseguenze quel suo senso intimo del diritto, tanto che aveva qualche cosa di spaventevole. In lui era molto di veramente buono: aveva il sentimento del dritto e della giustizia; acutezza d' ingegno, grande fermezza di carattere, affabilità nel commercio personale: ma il vedere egli quasi in ogni dove ribellioni e congiure, cambiava spesso il buono in cattivo. Le esecuzioni del professore Andreoli nel 1822 e del cavaliere Ricci nel 1831, entrambi giudicati da commissioni straordinarie, non saranno dimenticate in Modena. Che presso i novatori l' odio verso di lui fosse illimitato, si

capisce; ma anche fra i nemici delle rivoluzioni si trovava moltiplice avversione per lui. Polizia, censura, vigilanza d' ogni sorta erano eseguite ed istigate con tal rigore e durezza, da rendere molesta la vita ai più tranquilli e fedeli. Ricco di casa sua, il Duca ammucchiò a forza di risparmii una fortuna immensa. Egli era il solo fra i sovrani d' Europa, e ciò deve addursi ad esempio de' suoi irremovibili principii, il solo che si rifiutò a riconoscere il re dei Francesi: in conseguenza di che, si viveva nel timore di uno sbarco per parte dei Francesi nel ducato di Massa e Carrara, che gli era toccato in possesso alla morte di sua madre nel 1829, e dove la Duchessa di Berry dimorò a lungo nel 1832. Si fortificarono le torri al lido, e si munì l' antico castello del Cybò presso Massa. Dopo quello sfogo della rivoluzione del 1831 ed il ritorno del Duca, che da principio era fuggito, si rimase tranquillo in Modena, e la violenza della condizione generale diminuì d' asprezza. Il ministro di polizia Riccini deve essersi molto moderato negli ultimi tempi: al giovane Duca rimane la bella missione di mitigare e di riconciliare.

Non mi resta più a parlare che dello stato Italiano, la cui condizione ha sempre dato occasione alle maggiori contradizioni, mentr' esso difatto è stato bersaglio di quasi tutti gli attacchi dopo il 1831. Conviene prima di tutto distinguere con precisione fra le turbolenze accadute in quest' anno nello stato pontificio, ciò che appartiene al moro desiderio di rivoluzione, e ciò che s' ascrive a cagioni più recondite. La Romagna, giacchè questa è di rilievo essenziale e quasi esclusivo, quando si tratta di condizioni politiche, si riscosse spaventata da una pace di quasi tre secoli in conseguenza delle vittorie di Napoleone. Essa cantava la *Carmagnola* e ballava intorno all' albero della li-

bertà, mentre era spogliata per mezzo di trattati. Qual fosse allora l' aspetto della Romagna, l' ha dipinto Monti nelle sue terzine dantesche della Mascheroniana, che ha come la Basviliana, oltre all' importanza poetica, il merito di monumento storico. Dopo queste funeste vertigini le Legazioni furono accozzate al regno d' Italia, e molti uomini insigni di esse s' accostarono al nuovo ordine di cose con piena convinzione. È noto che finita la guerra si dubitò se si dovessero restituire al Papa queste provincie; mutazioni erano succedute a mutazioni duranti le campagne di Murat e l' incertezza della condizione dell' Italia meridionale. Finalmente, quando gl' irrefragabili diritti della Santa Sede furono riconosciuti per mezzo dell' atto definitivo di Vienna del 9 giugno 1815, e l' Austria consegnò le Legazioni al Papa, in esse si mostrò viva riazione contro i partigiani di Francia, la quale pose il principio a molti mali posteriori. Il fermento e l' incertezza furono ancora mantenuti in altro modo. Era in corso l' affermazione che il congresso di Vienna avesse concesse a Pio VII le provincie transappennine solo sua vita durante : dopo la sua morte le Legazioni dovessero cadere in mano dell' Austria, e le Marche a Napoli. Allorchè nel 1819 il papa era pericolosamente ammalato, ed il governo napolitano ordinava un campo d' istruzione negli Abruzzi (il quale frattanto era trasferito a Sessa e non fu senza influenza nella rivoluzione del 1820) questi rumori acquistavano sempre maggior credenza, sinchè la rivoluzione e la morte del papa li fecero apparire nel loro nulla. Però essi avevano durato abbastanza per mantenere il popolo in continua aspettativa. Come si passò la rivoluzione a Napoli l' ho già accennato : la Romagna era piena d' armi, le parti erano assegnate, si avevano intelligenze in Roma. Dalle lettere e dai giornali

di Lord Byron, che vivea allora in Ravenna, ed era immischiato in questi negozii, si hanno molti particolari in parte comici, fra' quali il fatto che una sera i prodi Ravennati, ch' esso aveva provvisto d'armi, gliele riportarono tutte frettolosamente in casa, mentre erasi sparsa voce avanzarsi gli Austriaci. Lo scoppio delle turbolenze fu allora impedito da ragioni esterne, ma continuò il fermento della provincia, ed i Romagnoli non sono mai più stati sudditi buoni e fidi di sua Santità. Si è addotto che la loro condizione, come s' era fatto dopo il 1815, fosse peggiore che non era prima del trattato di Tolentino. Non si può negare che allora la provincia aveva molti dritti particolari, e sotto più rispetti era preferita alle parti rimanenti dello stato Pontificio. Ma molto teneva più dell' apparenza che della realtà. E sarebbe stoltezza il voler sostenere, che il governo papale non si è di molto migliorato da que' tempi in poi. Quand' anche non si voglia lodare in tutto l' amministrazione di Consalvi, gli si devono però attribuire moltissime riforme utili. Grandi sbagli sono invero accaduti dopo il 1823. A ciò appartengono le titubanze del sistema.

Si provò di governare per mezzo di uomini assoluti, severi ed aspri, come Rivarola ed Albani, e si ebbe luogo a persuadersi che i mali crescevano; si provarono instituzioni popolari, come consigli comunali e simili, e non si aveva il coraggio di dar loro il necessario svolgimento: si scorgevano i difetti della processura e contro volontà si aumentò il disordine con nuovi codici e regolamenti. Si ricusarono cose volute dai tempi, che si dovranno però concedere, poichè rifiuto allora riesce tanto più sensibile quando tocca interessi materiali, ed i paesi vicini danno l' esempio di buona riuscita. Frattanto non si può negare che il governo pontificio si trova in una condizione particolarmente diffi-

cile. Le Legazioni gridano di contiuuo contro il costume di affidare gli alti ufficii a prelati; ma l'intiero sistema d'amministrazione è da secoli fondato su di ciò, e se pure un' altra formazione del governo papale è immaginabile, ella è poi così infinitamente difficile, che io fo quivi intera astrazione della possibilità. Nella costituzione della corte giudiziaria, nell'organizzazione delle scuole e dell'insegnamento, particolarmente delle Università, nell'ordinamento dei municipii, nel sistema doganale e contributivo si sono fatti, dopo Leon XII, molti miglioramenti che risaltano all' occhio, particolarmente poi sotto il Papa regnante. Di rado si raccoglie riconoscenza di alcuna cosa nelle Legazioni. Epperò l'industria, il commercio e le corrispondenze si sono accresciute, Ancona guadagna sempre più in importanza, strade eccellenti facilitano le comunicazioni colla Toscana e le provincie di questa parte dello stato, le città della Romagna mostrano fiorimento e ben essere. Sicuramente molti mali chiedono rimedio, e l'imbarazzo finanziero è una cancrena che da luogo a serii pensierii. Ma finchè la milizia, particolamente le dispendiose truppe straniere, non può essere diminuita, non si può pensare a niun ristabilimento delle finanze, quand'anche nell'amministrazione di queste fossero introdotti ordine maggiore e regolarità, che non si è potuto ottenere sinora malgrado tutti gli sforzi. Sintanto che lo spirito di ribellione, che fermentò nelle provincie particolarmente dopo il 1831, non si acqueta, egli sarebbe un sussidio per parte del governo il diminuire la sua forza armata. Un male nasce dall' altro. Frattanto il mal umore dura, senza parlare di momenti, come il presente, in cui le carceri sono piene, ed ognuno pensa con inquietudine all'avvenire. Per mala sorte le peggiori passioni del popolo sono sempre state con ciò

suscitate; del che l'ultima insurrezione in Romagna, colla sua sequela di assassinj e rube ne offre tristo esempio. Delle provincie di qua non ho parlato, poichè esse, se si eccettua l'Umbria, posta nel bel mezzo, sono state poco commosse dai differenti moti, e sono sopratutto di poca importanza. Roma, dopo il tragi-comico delirio della repubblica nel 1798, si è conservata fedele al Papa, e lo spavento del 1821, in cui si temeva una sorpresa dei Napoletani, siccome le macchinazioni durante il carnovale del 1831, nelle quali Napoleonidi ed altri ospiti del Papa erano immischiati e che cagionarono un armamento del popolo, sono passate senza gravi conseguenze.

Abbiamo seguito l'andamento degli eventi al tempo della rivoluzione, osservata la condotta dei governi nelle loro più spiccanti maniere; ora si domanda quali sieno i voti e le speranze, oggetto dei quali è l'ordinamento politico d'Italia? Tre libri, dettati da persone il cui nome è onorato, hanno destato sì per la sostanza che per la forma loro l'attenzione generale negli anni 1843-1844. Questi libri sono *Arnaldo da Brescia tragedia di Niccolini*, l'opera di Gioberti *Del Primato morale e civile dell'Italia*, lo scritto di Balbo *Delle speranze d'Italia*. Anche fuori d'Italia essi sono assai conosciuti; tutti e tre sono stampati in paese straniero. Dei meriti e difetti poetici della tragedia di Niccolini non è questo il luogo di parlare. La sua tendenza politica è vaga, quantunque determinata a modo suo : nè dico questo per vaghezza di antitesi, ma perchè egli è difficile spiegare propriamente ciò che l'autore si voglia, quali idee concrete annetta alle sue declamazioni contro l'impero da una parte e contro il papato dall'altra. Imperocchè il dire che siano solamente declamazioni, sfoghi di quell'odio naturale, ma alquanto rancido contro gli Stranieri che trabocca dal cuore

di tanti Italiani, sfoghi di dolore per la tendenza mondana della Chiesa, com' è per esempio presso Dante, il poeta che ha in contraccambio il concetto più sublime del Pontificato, ma ora inconvenienti per le diversissime condizioni, sarebbe ammettere cosa, vietata dal rispetto dovuto al genio profondo di Niccolini. Egli è ancor meno possibile di tenerlo per un ammiratore ed esaltatore di una repubblica come fu l'effimera del suo Arnaldo, un edifizio senza fondamento, un trastullo fanciullesco con nomi, il cui significato era perduto, sogno di uno stato omai reso impossibile. A questa poesia, che riguardo alle cose temporali è assolutamente rivoluzionaria, nella comprensione delle idee e dei fatti ecclesiastici abbandona affatto il campo cattolico per mettersi nell' eretico, a questa poesia il libro di Gioberti è decisamente opposto. Ivi troviamo l'antico Primato d' Italia dimostrato colla storia e col consenso universale, una filosofia della storia chiara ed eloquente e l'applicazione del passato al futuro, un nuovo Primato sperato, bramato, ardentemente creduto conseguibile, con un papato ideale, un papato che riunisce l'Italia, e da questo centro predestinato della Cristianità desta ancora un'altra volta il principio atto a ringiovanire, incivilire, pacificare, dominare. Quest' è la missione che Gioberti assegna alla sua patria ed al papato; egli è un Italiano che espone quest' ideale del papato cinquecento anni dopo che il suo grande compaesano Alighieri aveva accennato l'imperio ideale : entrambi pieni d'ardente amor patrio, entrambi esuli, entrambi profondi teologi e pensatori, entrambi entusiasti per un idea; l'uno pel più puro principio del Guelfismo, l'altro per l'idea culmine del Ghibellinismo. Lo scritto del Conte Balbo, benchè per più rispetti s'accosti al nominato, ne differisce però essenzialmente. Dopo breve sguardo al passato, egli abbraccia lo stato presente delle cose, e discute

ciò che sarebbe a farsi per rimediare a' suoi moltiplici difetti. Qui per conseguenza noi abbiamo un terreno più sodo. Vediamo ora d'onde parte l'autore e dove giunga. Egli parte dalla tesi che la formazione politica dell' odierna Italia sia cattiva, perchè l'Italia intiera non gode del primo e più importante dei requisiti politici, il solo che arrechi tutti i beni rimanenti, e senza del quale tutti questi beni son nulli o si perdono : *l'Indipendenza nazionale ;* che inoltre la dipendenza di una provincia dalla dominazione straniera non solo distrugge ogni bene, ogni importanza nella costituzione di questa provincia, ma è anche nociva alla condizione ed alle relazioni delle altre parti, cosicchè anche gli stati puri Italiani non sono a vero dire indipendenti. Ma come cambiare il presente ordinamento? Colla riunione di tutta Italia sotto uno scettro solo, un regno d'Italia : non già quello appendice stranamente sminuzzato dell' impero Francese, che si denominava il Regno d'Italia, e che fù il sogno dei partigiani di Murat e dei Lombardi alla caduta di Napoleone. Cesare Balbo è troppo avveduto e conosce troppo bene la storia per non scorgere che un cotal regno unico è tuttora un sogno, che una tal riunione in verità non ebbe mai luogo salvo quando coll' Italia obbediva a Roma quasi tutto il mondo conosciuto, che specialmente un Regno d' Italia in una cotale confusione d'opinioni, d'interessi, piani e provincie è cosa impossibile. In ogni tempo la sua tendenza allo sminuzzamento, tendenza nata dalla differenza di schiatta dei primi abitatori e dei venuti dipoi, si è sempre opposta ad ogni prova di centralizzazione in Italia. Se il detto di Federico Schlegel « l'anarchia è la vera costituzione della Germania » può applicarsi nella stessa misura alla Penisola, non deve però passare inosservata la circostanza, che lo sminuzzamento non è mai stato così piccolo come di presente. Considerando

il primo punto, come può raggiugnersi lo scopo proposto? Colla riunione del paese sotto scettro straniero per mezzo d'un regno Austro-Italico? Un sogno rinnovato dall' antico Ghibellinismo, grida Balbo; questo neoghibellinismo il pessimo dei sogni, poichè sacrificherebbe la parziale indipendenza presente per una eventuale compiuta. Dunque collo spezzare gli stati esistenti in piccole repubbliche e comuni? Un idea di questo genere era nel capo dei novatori del 1830: idea insensata, perniciosa quant' altra mai, contraria ad ogni ordinamento storico, contraria a quel principio, a quel progresso che ora è in tutte le bocche. Che cosa rimane ancora? Il progredire successivo dalle cose presenti alle future, il solo cambiamento giusto, il più fruttifero, l'ordinamento più conforme alla natura, alla popolazione, alla storia d'Italia, una confederazione generale e durevole degli stati ora esistenti, effettuata per mezzo della civiltà cresciuta, come ora son secoli l' unione incompiuta e temporale fù sperimentata per mezzo della civiltà nascente. Quivi abbiamo di nuovo l'idea di Gioberti. Questa è la base su di cui egli fonda il suo terzo Primato d'Italia: ed in capo a questa confederazione egli mette il Papa, il Papa potente del medio evo, il Papa secondo il concetto di Gregorio VII, d'Innocenzo III, il Papa come principio incarnato della civiltà e della libertà. Io non trovo che Balbo, per quanto cattolico egli sia, s'accordi in ciò. Tutte le ristorazioni sono difficili per se stesse, dice egli, nè i papi, nè i buoni e fidi servitori di essi non desidereranno mai siffatta presidenza; tanto meno i veri Italiani non desiderano all' Italia un primato, che pur fù, ma non può essere più in niun futuro prevedibile. Egli mantiene che l' idea della confederazione è impossibile nelle presenti relazioni; e come unico ma gravissimo ostacolo egli nomina quella signoria straniera, che penetra nel fianco della Penisola, che soverchia

in potenza e popolazione italiana quelle d'ogni stato nazionale, che soverchia tanto più come parte d'un imperio più grande che non la Penisola italiana intiera. Finchè dura questa condizione, niuna confederazione è possibile, niun ordinamento, niun equilibrio italiano; altro non è possibile che la preponderanza di quell' imperio sugli stati Italiani. Finchè dura quest' ordinamento, si può soffrire e rassegarsi o gridare; ma niun equilibrio vero niun vero ordinamento sarà mai in Italia, od anzi niuna vera Italia nell' equilibrio d'Europa. Colla potenza straniera la confederazione non è possibile nè desiderabile, senza di questa potenza, forse da desiderarsi, con essa, impossibile. Su chi, o su quali circostanze dovrà fondarsi la speranza dell' unione, che sarebbe richiesta per riuscire all' indipendenza? Sui principi d'Italia? o sopra del levarsi in armi della nazione o sull' intervento di nuovi amici? Di una qualunque eventualità finalmente, di cui saprebbesi giovare meglio che delle passate? Solo dall' ultimo caso spera qualche cosa l'Autore DELLE SPERANZE D'ITALIA. E da quale eventualità? Forse dal predominio della tendenza democratica, o da un tentativo di monarchia universale, o da una di quelle grandi partizioni di stati, come vide il secolo scorso? Solo l' ultima può dirsi un eventualità, una speranza, ed è la *caduta dell' Impero Turco*. Gl' interessi naturali e ben intesi dell' Austria sono sul Danubio, le cui rive Sud-Est verrebbero altrimenti in mano della Russia poco per volta : la sua potenza, a cui non rimane più alcuno spazio all' Ovest, per sempre perduto, deve rivolgersi all' Est. Già il Principe Eugenio aveva riconosciuto questa cosa. La missione dell' Austria è la stessa che quella della Prussia, alla quale è data similmente la direzione del movimento, da tutti i tempi irresistibile, della nazione Germanica verso le terre Slave. Il movimento dell' Austria è lento, ma sarà accelerato dalla

Francia e dall' Inghilterra, dalla Germania stessa, che abbisogna di nuovo mare, di nuova strada commerciale. Dall' Italia può anche venire un motivo al movimento. « Alcuni di « noi siamo la piaga maggiore che ella abbia in corpo; alcuni « altri siamo i più pericolosi vicini di lei. A noi sta farle sen- « tire l'acerbità della piaga, affinchè ella pensi a' rimedii; « farle sentire crescente il pericolo della vicinanza, affinchè « ella pensi al proprio trasporto [1]. In tutto ciò che non ha « rapporto all' Italia, gl' interessi dell' Austria e dell' Italia « sono identici; fuori d'Italia, Italia ed Austria sono alleate « naturali. Le guerre che l'Austria potrà avere col Nord e « coll' Est saranno guerre Italiane. Il maggior servizio da « rendersi all' Italia, consiste nell' ajutare l'Austria alla con- « quista di quei paesi. Eccettuato l'Arciduca Carlo, quasi « tutti i Capitani della casa d'Habsburg furono Italiani: « Alessandro Farnese, Spinola, Piccolomini, Montecuccoli, « e primo di tutti il Principe Eugenio. Possa un nuovo levarsi « dell' Austria farla trionfare sul mar nero! Possa la gioventù « Italiana tutta ajutare l'Austria in questo suo conquisto; « ella avvicinerebbe la conquista di sua indipendenza tanto « più, che se ne sarebbe mostrata degna, e ne avrebbe pa- « gato il prezzo. » Io ho lasciato parlare Balbo stesso per non frammettere nulla di straniero alle sue parole. Giunto al foco delle sue speculazioni io non posso a meno di domandare: se egli non s'appartenga ai sognatori politici, che egli ha più volte segnalato nel suo libro? Nel suo libro v' ha mol-

[1] « La corona Lombarda è troppo bella corona, perchè si lasc « o si muti volontariamente del tutto; un po' d'ajuto vi vuole, un « po' di fatti, i quali provino, che il cambio non è lasciato a pieno « arbitrio di lei; che non si tratta per lei dell'alternativa di tener « Po o prender Danubio; ma di prendere o non prendere Danubio « come compenso al Po, da perdersi un dì o l'altro ad ogni modo. »

tissimo di vero e di bello, così nel rappresentare le odierne condizioni d'Italia come nel tendere ai cambiamenti, nell' accennare i rivolgimenti avvenuti sino dagli ultimi tempi del secolo scorso negli animi, nei costumi, nella letteratura, nel tratteggiare la missione dei presenti, la missione dei principi, del clero, degli scrittori, del popolo. Piace l'ardore del sentimento, la gravità del giudizio ispira confidenza, la tendenza religiosa rassicura. Ma il lato politico è debole, debole assai. L' eventualità che vi troviamo parmi valere come se non ve ne fosse alcuna. Eppure sembra ch' egli non ne conosca altra pel conseguimento del suo PORRO UNUM EST NECESSARIUM.

Facciamola finita: ritorniamo per un momento all' ordinamento presente d'Italia. La dipendenza di una parte d'una nazione, ed in vero così importante, da un dominatore straniero, è certo grave inconveniente: uno non minore è l'influenza esercitata sui governanti nazionali dalla politica di questo straniero. Se quest' influenza è veramente determinata, quest' influenza non parmi essere alcune volte così intensa come si vorrebbe far credere. So bene che questa opinione è diffusa, particolarmente negli Stati Sardi, come anche lo è una specie di gelosia dell' Austria, se questa è la vera espressione, causa o conseguenza della prima, e della quale parleremo poi. Egli potrebbe però esservi sotto alcun che d'artifizioso. Nello stato predetto si dubita di quest' influenza, per quanto s' estende al Piemonte: in Roma, in Napoli ed anche in Firenze vien negata. Se poi quest' influenza s' intende in modo, ch' essa lasciò seguire una politica conservativa, la sola da potersi praticare senza pericolo, allora esista pure! Per ciò che concerne il primo punto menzionato, la dipendenza d'una provincia dalla Signoria straniera, io oso appena far valere il vecchio trito motivo di consolazione, poichè n' è da sì lungo tempo il caso: « Che dovrebbero già

esservi assuefatti. » Del resto, per Venezia sono trent' anni soltanto. Importa assai più come si è detto, chè queste provincie sono ora in molto miglior condizione che non furono mai. Non può dissimularsi che l' ordinamento presente, quantunque formatosi coll' andar dei tempi, quantunque riconosciuto ed appoggiato da trattati validi, non è per se stesso naturale. Però lasciamo questo: gli antichi diritti dell' Austria sono stati solennemente sanciti dal congresso di Vienna; e ciò che i Lombardi possono fare di più conveniente, si è di aderire lealmente al presente stato di cose. Balbo mentova l' unanimità dell' opinione pubblica nella contrada soggetta allo straniero: « Indizii, fatti, proteste di quest' unanimità, « dice egli, ve n' ha gran copia: quell' astenersi quasi universale dagli impieghi, dalla corte straniera, dalla famiglia « Imperiale, quantunque tanto onorata come regnante a « casa sua, benchè, come famiglia, ammirata nella vita privata, questa pronunziata linea di demarcazione fra il Lombardo e gli stranieri, malgrado la stima che possono meritare come individui. Indizii e proteste sono le antipatie « verso la nazione Germanica, che per la sua bontà naturale, « per la sua mansuetudine, per lo squisito gusto delle arti « dovrebb' essere la più cara, la sorella dell' Italiana. Indizii « e fatti sono i rifiuti di ogni sorta di operosità pubblica e « guerriera, che tanto devono costare ai nostri nazionali « attivi per natura, i quali rifiuti tanto più dimostrano l' abborrimento dalla dipendenza, quanto più in essi prevale « l' eccesso. » Se così è (ed io temo pur sia, quantunque non nella misura ivi ammessa), noi abbiamo a fare con un tristo fenomeno. E contro mia voglia debbo accusare i Lombardi d' egoismo, mentr' eglino concedono soverchiamente ad un sentimento nobile ed elevato; talmentechè, dimenticano il bene della Patria, respingono i mezzi offerti da

Governo per migliorare la loro condizione, talchè, per quanto è in loro, aumentano ancora il disagio di questo loro stato, allargano l'abisso che sta fra essi e l'Austria, con pericolo di passare dalle poco liete tempeste del passato a non invidiabile avvenire. Già ho toccato della gelosia che hanno gli Stati d'Italia verso l'Austria. In Piemonte è professata apertamente: la condizione della Casa di Savoja è dopo Emanuale Filiberto così onorevole, la sua missione così bella, la sua importanza come vera potenza Italiana così eminente, il progresso esterno coll'ingrandiment oe rotondamento di un territorio abitato da popolo attivo, robusto e colto, il progresso interno per mezzo di perfezionamenti importanti delle istituzioni pubbliche e delle condizioni private sono così evidenti, che un tal sentimento (la gelosia) non dovrebbe aver luogo. Eppure essa si è manifestata in molte circostanze, di recente ancora nella discussione della lega doganale italiana. Qui non si tratta se la cosa sia fattibile o no: ma i due che si sono pronunciati in modo più deciso contro una lega di tutta Italia in un sistema di dogane coll' Austria sono Piemontesi, Petitti e Balbo, ed oltre alle ragioni che adducono, e che sono di peso in molti casi, e si riferiscono per lo più al sistema commerciale e industriale dell' Austria, traspare ogni dove la paura che questa potenza non accresca la sua influenza con tal mezzo. Io non so se gli Stati Italiani, come oppositori della rivoluzione, abbiano tutta la ragione in questa circostanza, giacchè essi sono debitori all' Austria della loro conservazione. Senza l'Austria la febbre costituzionale del 1821 si dilatava, ed io rimetto alla decisione degli assennati se questa costituzione tagliata su modello straniero, senza alcun riguardo alle relazioni ed ai bisogni patrii, sorta fra la precipitazione ed il disordine avrebbe veramente potuto arrecare ed assicurare qualche cosa di buono alla patria, benchè

potesse da principio abbagliare moltissime persone ragguardevoli. Senza l'Austria tutta la Penisola si trovava avvolta nell' incendio democratico del 1831. Agli occhi dei rivoluzionarj questi sono forti gravami contro di questa potenza. Daranno eglino adito a tale sentimento quelli che la pensano altrimenti? O pensano eglino forse, che coll' allontanare l' Austria dall' Italia si ponga termine ad ogni male, e che i governi esistenti sieno per trovare guarentigie per la pace e pel progresso ragionevole? I tempi e gli animi dovrebbero in vero cambiarsi molto! Come sono di presente, collo stato della Francia non ancora bene consolidato dopo tante tempeste, colle scissure continuate della Spagna rivoluzionaria, colla lamentevole anarchia della vicina Svizzera, colla fluttuazione dell' opinione pubblica in molte parti della Germania, colla propagazione delle dottrine comuniste e delle tendenze anticristiane e distruttive in più regioni d' Europa, si sarebbero contati i giorni di quiete in Italia? La commozione è troppo grande, ed il fuoco sarebbe ancora attizzato dal di fuori. La potenza temporale del Papa sarebbe la prima minacciata : coi mezzi suoi proprj essa non può resistere alle tempeste, per quanti Svizzeri essa arruoli. Tra i politici italiani non ve n' ha un solo che non veda questo; così possano essi almeno riflettere sulle conseguenze! Ciò riuscirà loro difficile; il partito sovvertitore e la stampa sono tanto leali, essi parlano sì schietto! Questi politici possono ora riflettere a loro bell' agio, se preferiscano veder durare lo stato attuale coi suoi innegabili difetti ed incovenienti, e vederlo spiegare la sua tendenza innegabile al perfezionamento, oppure guarentire come una nuova Italia sorga sotto l' influenza francese, oppure come il torrente democratico, rovinando e strascinando via ciò che esiste, farebbe emergere dal diluvio un governo tribunizio, o se più piaccia, una dozzina di repubblichette in diminutivo,

per quindi lasciar campo alle passioni di combattere a morte in nuove inimicizie e guerre civili affine di procacciarsi l'eldorado della libertà, finchè un principe machiavellico od un secondo Napoleone metta di nuovo la libertà álla ragione. L'anno 1530 fu per l'Italia l'anno delle grandi calamità, poichè fu suggellato il tramonto della sua indipendenza ed individualità nazionale. La Francia e la Casa d'Habsbourg ne portarono la colpa in egual misura. Il nostro tempo ne risente ancora le conseguenze. Ma nè i tentativi rivoluzionarii, nè il dispetto contro il destino vagliono a migliorare le cose. Il progresso in ogni cosa è evidente. L'ostentata scostumatezza, questa peste nei due ultimi secoli favorita dai cattivi governi, perchè nel rilassamento della nazione offerivansi guarentigie al loro arbitrio, ha dovuto cedere al ridestatosi sentimento di sè stesso; e dove non è ancora sradicata, non osa più mostrarsi con quella fronte svergognata con cui una volta dava spettacolo di sè con piena ebbrezza. La letteratura, sempre vero specchio dei tempi, come lo fu del decimottavo secolo precipitato nell' immoralità e nella miscredenza, ha capito la sua grave missione; e se, tratta da differenti influssi, ha più volte traviato, pure si sviluppa ad una vita ricca, forte, moltiforme, e la scienza come la poesia offrono consolanti fenomeni. La filosofia e la poesia sono diventate di nuovo cristiane per mezzo di Gioberti, Rosmini, Mamiani, Manzoni, Pellico, Balbo. I congressi scientifici annuali facilitano il commercio delle idee del Nord col Sud della Penisola. In tutti i rami della vita privata e pubblica l'operosità lodevole si crea un campo, e, deve dirsi a lode della più parte dei Governi, che eglino proteggono lealmente le opere oneste. L'opinione pubblica, questo sostegno del progresso, può solo guadagnare in stabilità e chiarezza. La generazione presente è migliore della passata: essa è più grave, più operosa,

più costumata e pia. Quella che sorge non starà immobile. L'educazione non è ancora quello che potrebbe essere, l'operosità non è ancora generalmente divenuta un bisogno: una fortuna discreta conduce ancora troppo spesso a quella dissipazione degli anni giovanili, che produce una virilità inutile, una vecchiezza senza dignità, e così sovente rende svantaggioso ai giovani Italiani il confronto coi giovani delle altre nazioni, ai quali a vero dire è non di rado aperto un campo più libero. Ma il miglioramento di tutte le condizioni, di tutti i rapporti è chiaro come il sole che illumina l'Italia. Sù di ciò devesi confidare, questo devesi lasciar maturare lasciar operare, anzichè, suicidi, incagliare la marcia di questo progresso, invece di continuare a seminar i denti del drago, dai quali possono solo risultare sforzi oscuri.

II.

Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse,

cinque discorsi

DI ILARIONE PETITTI [1].

(Estratto dagli Annali universali di Statistica, *ecc. fascicoli di febbrajo e marzo* 1846).

I.

Al cadere dell' evo medio gl' Italiani possedevano il primato commerciale sulle altre nazioni, ma le discordie cittadine, la scoperta del Capo di Buona Speranza, e la stolta e tirannica dominazione spagnuola inaridirono poscia, ne' vari Stati della penisola, le fonti della ricchezza naturale e industriale, e d'allora le sorti del popolo italiano scesero la curva fatale della decadenza civile. Altre genti sursero a vicenda nel dominio dei traffici, e disertato il Mediterraneo, primo tra i naviganti mari, aprirono nell' Oceano la grande strada mercantile fra l'Asia e l'Europa, come fra il nuovo mondo e l'antico. La Gran Brettagna, signora delle Indie, padrona delle principali stazioni marittime oltre l' Atlantico, inventrice sapiente, ed operatrice perseverante e indefessa di miracolose industrie fabrili, avea conquistato il monopolio del commercio

[1] Capolago, 1845. — *Un grosso volume di pagine* 651.

universale, e resi tutti i mercati del globo consumatori delle sue produzioni. Se non che, cessate le guerre napoleoniche, altri popoli vennero a farle una prodigiosa concorrenza, dappoi che la pace suscitò in essi quello spirito d'industrialismo, che ha fecondate in modo meraviglioso le forze naturali di ogni Stato, liberato e ripartito il lavoro, agglomerati i risparmi, assicurata la funzione dei capitali. Avvisò l'Inghilterra pertanto a sostenere la magnifica lotta mettendosi per ora in possesso di quegli essenziali vantaggi, che nelle speculazioni commerciali unicamente derivano dalla celerità e dalla economia dei trasporti. È per questo ch' ella si è studiata, e studia di ricondurre il gran traffico orientale alle antiche sue vie, inaugurando quella portentosa rivoluzione, che sarà matura il giorno, ormai non lontano, in cui da Alessandria a Suez vi avrà una stabile comunicazione, o mediante un canale, qual v'ebbe già un tempo, o mediante una strada a guide di ferro.

È facile scorgere come la penisola italiana, posta nella migliore condizione di luogo, possa trarre larghi profitti dal benefico rivolgimento, e se non ricuperare nei commerci la primitiva potenza, partecipare almeno a quella delle altre nazioni. A raggiungere questo scopo è mestieri che ogni scalo italiano sia aperto a tutti i trafficanti, da aversi *come fratelli se italiani, come amici se esteri*, non solo, ma a far crescere la importanza di ogni scalo è mestieri rendere sicuri, pronti, facili, e meno costosi i trasporti sì delle merci, che delle persone; e quindi è mestieri unire i principali porti italiani ai centri indigeni della popolazione, della industria, della ricchezza, e andare incontro alle grandi vie di comunicazione che si diramano dai centri forestieri, attivando il più alto di tutti gli istromenti immaginati sinora, quello cioè delle strade di ferro.

Premesse queste generali considerazioni, che formano il tema del primo discorso, imprende l'illustre autore a trattare l'argomento delle strade ferrate, accennando con nobili e modeste parole, essere stato essenziale obbietto del suo libro quello di *contribuire al generoso quanto proficuo proposito di far si che la comune patria nella presente rivoluzione che si prepara al corso dei commerci riprenda quella condizione, che la sua situazione e le sue facoltà debbono assicurarle* (pag. 110).

La utilità delle strade ferrate venne per universale consenso riconosciuta presso le diverse nazioni. Radicatosi ne' privati il convincimento d'intraprendere colle medesime una speculazione promettitrice di larghi guadagni, vi diedero sollecita ed ardita mano tanto in America che in Europa, e quando un concorso di ottime circostanze ne avea resa tenue la spesa, e massimo l'avviamento, ne ricavarono adeguati profitti, come, allo incontro, in condizioni diverse, illusi pure da false speranze ovunque suscitate dall' aggiotaggio, riuscirono a lagrimevoli perdite. Se non che le stesse fallite speculazioni private non aveano impedito di ravvisare nelle strade di ferro, per l'aumento derivato specialmente nelle relazioni commerciali, tale una fonte di prosperità universale, da consigliare ai governi di promuovere con opportuni ed efficaci soccorsi le imprese medesime, ove, a far meglio, non avessero avvisato di assumerle direttamente per conto, cura, ed opera propria.

I varii sistemi pertanto adottati presso le diverse nazioni per l'ordinamento delle vie ferrate ponno riepilogarsi ne' seguenti. I. Concessione intera della costruzione e dell' esercizio alla industria privata e libera mediante il solo compenso del prodotto dei trasporti privilegiati lasciati alla impresa o in perpertuo, o a tempo determinato. II. Concorso del governo

a sussidio della impresa, o colla sovvenzione di un capitale, o col prestito di un capitale con o senza interessi, o coll' acquisto di azioni sociali, o coll' assicurazione di un interesse minimo, se nol si ricavasse dai prodotti. III. Concorso diretto del governo in alcune precipue opere di costruzione, lasciato il compimento della via ferrata, e la provvista del materiale di esercizio alla industria privata, assieme alla conduzione della impresa, ed alla percezione dei prodotti a tempo, e a condizioni determinate. IV. Promessa del governo di proseguire e compier la impressa quando la industria privata, a cui era stata concessa, ne risultasse impotente, e di condurre la impresa medesima, indennizzando le spese già fatte. V. Costruzione ed esercizio delle linee maggiori per parte del governo, e delle linee minori, di quelle cioè che meno interessino il governo per considerazioni politiche, strategiche, e commerciali, per parte della industria privata. VI. Intervento diretto ed esclusivo del governo per mezzo di apposita azienda sì nella costruzione, che nell' esercizio delle strade ferrate.

Esposti con molta dovizia di fatti i diversi citati sistemi, in separati capitoli del secondo discorso, e discussa con molta dottrina la singola opportunità loro, i loro vantaggi e pericoli, sia nell' interesse pubblico, che nell' interesse privato, l'illustre autore opina *non esser facile nella nostra penisola l'ordinamento di società private, le quali seriamente possano assumere realmente ed a tutte proprie spese la costruzione e l'esercizio delle nuove strade con certa speranza di buono e pronto successo, senz' altro compenso che il prodotto dei trasporti;* e siccome l'attivazione delle strade ferrate è *necessaria* ed *urgente*, così essere indispensabile l'intervento governativo secondo l'uno o l'altro de' citati sistemi.

In quanto ai sussidj l'autore stima meno atto quello dell'

acquisto delle azioni per parte del governo, e più conveniente quello dell' assicurazione di un interesse minimo del danaro realmente speso dagli azionisti nelle opere assunte. La divisione delle spese di costruzione e di attivazione fra il governo e la industria privata, a tempo e condizioni determinate, è un sistema giudicato il meno economico per l'erario, il più favorevole alle società, il più gravoso ai contribuenti; come vuolsi atto di governo prudente, paterno, ed accorto quello di promettere alla industria privata, che fatta impotente a proseguir nella impresa, il governo subentrerebbe nella impresa medesima per mandarla a compimento, e rimborserebbe agli azionisti il versato danaro con effetti pubblici fruttanti un adeguato interesse. Prefittevole a preferenza di ogni altro sussidio o concorso governativo, è ritenuto il *sistema misto*, quello cioè delle linee maggiori assunte direttamente dal governo, e delle linee minori concedute alla industria privata; come *ad assicurare veramente il gran beneficio delle strade ferrate* reputato migliore è il sistema di un' apposita azienda governativa, la quale esclusivamente faccia costruire da' proprii ingegneri, ed esercitare dai proprii impiegati quella intera rete di strade ferrate che sarà stata determinata in ragione delle considerazioni politiche, strategiche, ed economiche consigliate dall' interesse universale.

Giudica pertanto il chiarissimo autore doversi insinuare ai governi italiani di attenersi a quest' ultimo modo, dovunque la condizione finanziaria attuale, ed il credito pubblico lo concedano, od almeno al precedente; e quando siffatti partiti, per circostanze particolari del paese o del governo, non possano prendersi, doversi allora ajutare la industria privata assicurando agli intraprenditori un interesse minimo ai capitali realmente impiegati.

II.

Narra l'illustre autore nel terzo discorso la storia speciale delle strade di ferro o attivate, o in corso di costruzione, o in progetto nei varii Stati della penisola, e pronuncia il proprio giudizio sugli emanati, od ideati provvedimenti dei governi, e sulle imprese dei privati.

Nel regno delle Due Sicilie furono inaugurate le strade di ferro italiane. La prima concessione fattane alla industria privata fu la strada da Napoli a Castellamare, e a Nocera de' Pagani, ora da prolungarsi sino a Salerno: la prima strada costrutta ed attivata a spese dello Stato fu quella da Napoli a Caserta con diramazioni a Capua ed a Nola. Dall' una parte, alla progettata direzione sino a Manfredonia sarebbe preferibile la doppia linea consigliata dall' insigne commendatore De Luca, quella cioè da Nocera a Termoli, ed a Barletta: utilissima pure sarebbe la diramazione insino a Taranto, od a Brindisi, per arrivare così ad uno scalo che mettesse più avanti verso l'Oriente. Dall' altra parte, la regia strada di Capua è in progetto di essere prolungata sino al confino pontificio. L'Italia centrale ha il massimo interesse a congiungersi colle vie napoletane, e quantunque *certe sfavorevoli prevenzioni che suppongonsi allignare in alcuni governanti* possano porre ritardo alle relative intelligenze, pure è probabile, che, allo scopo appunto d'invitare il governo limitrofo ad un convegno, siasi nominata a Napoli la Commissione avente l'incarico di studiare, nel rispetto strategico, politico, ed economico, i migliori punti di contatto da scegliere sul confine dei due territorj.

La strada ferrata Ferdinandea Lombardo-Veneta ha ormai cessato di essere una speculazione italiana, poichè quasi tutte

le azioni, che la rappresentano, passarono all' estero; ed ha anche cessato di essere nel dominio della industria privata, poichè la gestione di essa non procedendo con quella attività ed energia di provvisioni ch' era necessaria, gli interessati dovettero ricorrere al governo supplicandolo d'incaricarsi del compimento, come è già noto ai lettori di questi Annali. — Al ritardo frapposto alla esecuzione di questa strada trova il chiarissimo autore un compenso nella opportunità di rettificare, mercè di alcune varianti ed aggiunte, la linea proposta dall' ingegnere Milani nel suo progetto di massima. Risuscitando pertanto le quistioni, che ebbero luogo dal 1837 al 1842 sulla direzione di questa linea, consiglia nuovamente di accostarla fra Verona e Brescia al lago di Garda, staccando una diramazione da Peschiera a Mantova; e da Brescia innavanti approva che sia seguita la direzione per Treviglio a Milano, ma vorrebbe presso Chiari far deviare un' altra linea diretta a Lecco sul Lario, la quale al punto di Trezzo intersecasse ad angolo retto la linea, che da Monza vorrebbe pur protendere sino a Bergamo; e ciò per far corrispondere più facilmente e più prontamente lo scalo veneto colla Svizzera e colla Germania meridionale, e per assicurare alla città di Bergamo, così importante pe' suoi traffici, una più agevole e più diretta corrispondenza con Milano, e colla intera linea Ferdinandea.

Come prolungamenti poi della strada Lombardo-Veneta, loda l'autore i progetti di andare da Milano a Como per Monza, e da Milano per Melegnano, Lodi, e Casal-pusterlengo al Pò verso il Piacentino e il Parmense; e dal lato orientale loda il progetto d'una via, che staccandosi da Padova vada a Pontelagoscuro passando per Monselice e Rovigo, e quindi mirare a Ferrara e a Bologna; e l'altro della diramazione da Mestre a Treviso, per tendere quando che sia alla congiunzione con

Trieste, e quindi legare direttamente la capitale della monarchia austriaca a Milano e a Venezia. Egualmente, migliorato che fosse il porto di Chioggia, trova utile la già proposta linea ferrata, che da esso partendo andasse per Cavarzare ed Adria ad uno dei bracci più navigabili del Pò, ad avvantaggiare così il traffico avviato per questo gran fiume.

Nella Toscana e nel ducato di Lucca vi aveano, alla fine di luglio 1845, dieci imprese di strade ferrate assunte, o proposte dalla industria privata. La strada Leopolda da Livorno a Firenze, di cui le due sezioni da Livorno a Pisa, e da Pisa a Pontedera, sono attualmente in attività di esercizio: — da Lucca a Pisa, da Siena ad Empoli, ambedue in costruzione; — da Firenze a Pistoja definitivamente conceduta, e allo stato di studio; — da Lucca a Pistoja, da Pistoja alla Porretta, da Livorno a Grossetto, per le quali tre fu data la concessione preliminare di formare i relativi studj; — da Firenze per Arezzo in val di Chiana; da Firenze per la Romagna a Faenza e Forlì, la prima domandata al tempo istesso da quattro compagnie, e la seconda da due, che si contendono la preferenza; — da Livorno a Parma per Pontremoli impetrata da una compagnia lucchese, in istanza presso i governi toscano, lucchese e parmense, già depellita da quelli di Modena e Sardo, sul territorio de' quali dovrebbe passare.

La strada da Livorno a Firenze, e l'altra che le fa concorrenza per Lucca e Pistoja, non ponno, dal chiarissimo autore, presumersi fruttare i lucri fatti sperare agli azionisti: giudica utilissime quelle da Siena ad Empoli, da Pistoja alla Porretta, da Firenze per Arezzo a Perugia, e inutili le altre, *se pure non sono anche dannose*, egli dice, *pel giuoco di borsa del quale son causa, anzi quasi unicamente soggetto*, in ispecialità quella da Livorno a Grosseto nella maremma, che non sa comprendere con quale fondato motivo venisse ideata.

Le linee ferrate dal governo Sardo ordinate ed assunte a proprio carico, nei regii stati di Terraferma, di cui fu tenuta frequenti volte parola in questi Annali, saranno d'un immenso utile per quel regno, atteso l'incremento che ne avverrà al commercio, alla civiltà, alla fusione delle tendenze e degli interessi delle varie provincie. A conservare però al porto di Genova l'antica sua florida condizione, vieppiù minacciata dalla crescente importanza di quelli di Marsiglia e di Trieste, l'illustre autore indica insufficienti le vie ferrate interiori, e stima necessario di procurare allo scalo ligure, attraverso il Piemonte, e la giogaja alpina un facile arrivo a Ginevra, da dove comunicare con Basilea, e lungo il Reno col mare del Nord, e si compiace che ne siano stati ordinati ed intrapresi gli studj. Il sommo interesse di cotesta linea alpina per il porto di Genova diverrà maggiore quando dal punto di Alessandria venga prolungata una linea fino al Piacentino onde raggiungervi la ideata strada da Piacenza ad Ancona. Egualmente reputa della massima convenienza di accostare a Vigevano la linea diretta da Genova al lago Maggiore, attesa la brevissima distanza che separa questa città dalla ricca Milano, solita sin qui a provvedersi a Genova, ed attesa la facile ed economica comunicazione già esistente del canale di Abbiategrasso, e ciò per mancanza di accordi internazionali sulla congiunzione delle vie ferrate del regno Lombardo-Veneto con quelle del regno Sardo.

Negli Stati parmensi, estensi e pontificj nessun provvedimento ebbe per anco luogo a favore della costruzione delle strade di ferro: que' governi s' astennero sin qui da qualunque intervento diretto o indiretto in tali intraprese non solo, ma non accolsero alcuna delle tante domande fatte dalla industria privata per dotare i loro territorj del nuovo istromento di rapida comunicazione, e per condurre attraverso il

medesimi quelle linee, che dovrebbero collegare, con immenso profitto dei singoli Stati e della intera nazione, le precipue città, e i più importanti scali della penisola. Discorre pertanto l'illustre autore dei soli progetti che si sono fatti, esprimendo il voto di vedere approvato quello della strada da Piacenza al confine Modenese passando per Parma, e l'altro di quella che da questo confine andrebbe ad Ancona passando per Bologna e l'Emilia. Egualmente dimostra l'utilità dell'altro progetto di protendere la linea da Piacenza a Milano, e il vantaggio di un'altra linea da Piacenza a Genova per Broni, Stradella, Voghera, Tortona e Novi onde congiungere quel porto a quello di Ancona. Ad unire Bologna e Firenze preferisce la linea da condursi per le valli dell' Arno e dell' Ombrone, detta la linea della Porretta, e ad unire Ancona e Roma preferisce la via di Perugia, ove arriverebbe l' altra di Firenze e d' Arezzo. Finalmente a compiere la rete delle strade ferrate italiane dovrebbesi staccare da Roma una linea per Napoli, diretta ad un punto qualunque del confine, sia per le paludi Pontine, sia per la strada attuale di Ceprano.

Il terzo discorso è chiuso dalle conclusioni seguenti. L'ordinamento di una ben intesa rete di strade ferrate essere una ineluttabile necessità per l'Italia, se si voglia vantaggiarne il suo commercio interno, esterno e di transito nel propizio rivolgimento che si prepara al traffico generale, e non la si voglia condannare ad una dannosa segregazione — a tale impresa non bastare i capitali indigeni, e gli sforzi della industria privata, ma essere necessario anzitutto l'intervento dei governi italiani per concertare tra di essi la direzione della rete medesima, e poi lo speciale concorso di ciascheduno, o per incaricarsi nel proprio territorio della costruzione integrale delle linee che lo debbono attraversare, o per dare opportuno sussidio alle società private che le avessero assunte,

sembrando le imprese già avviate in Italia, tranne qualche tenuissima eccezione, molto periclitanti, e più dirette a servire di tema a speculazioni aleatorie di quello sia a dotare il paese del nuovo mezzo di rapida comunicazione — le prevenzioni di alcuni governanti avverse alle strade ferrate in Italia, dover successivamente cedere ad una discussione temperata ed onesta delle quistioni a cui danno luogo, impercióchè siano provati per essa insussistenti i temuti pericoli, e sicuri invece gli sperati vantaggi, e poter quindi con fondamento contare sulla saviezza di tutti i governi italiani, i quali, cedendo all' espresso ardente voto dell' universale, vorranno, gli uni ultimare le imprese già da essi promulgate, e gli altri provvedervi come reclamano i più importanti interessi.

Nel quarto discorso, l' illustre autore determina le regole per la corrispondenza dei convogli e per le cautele politiche, economiche, daziarie e di sicurezza, non che le discipline e norme per l' amministrazione e l' esercizio delle strade di ferro. Qualora queste imprese vengano assunte da società anonime, inculca, doversi prevenire efficacemente gli abusi che la sperienza dimostra essersi in esse introdotti dall' avidità personale degli speculatori, e quindi doversi coattivamente vietare le azioni beneficiarie, il traffico delle promesse di azioni, il commercio di azioni non ancora possedute, da consegnarsi a termine, avvertendo soprattutto all' attual piaga sociale dell' agiotaggio, per allontanare dalla penisola i danni morali ed economici, di cui fu ed è in tanti e diversi luoghi la funesta cagione.

Raccolte nel quinto discorso le fila dell' opera, riepiloga i fatti e i principj in essa narrati e discussi, e la correda di documenti opportuni, aggiungendovi in fine quelle ulteriori notizie di fatto, che gli pervennero durante la stessa stampa del

libro, il quale perciò riunisce tutto quanto fu operato e progettato in Italia per le strade di ferro al 20 novembre 1845.

Ricchezza e franca esposizione di fatti, elevatezza di mire, sapienti deduzioni e insegnamenti tratti dalla scuola dell' ottimo, sono le precipue doti di questo commendevolissimo lavoro, impreso a grande e generoso scopo, e tutto spirante caldo ed onesto amore della patria comune. La materia delle strade ferrate è svolta nelle sue più vitali attinenze, in tutti gli argomenti, che esse offrono alla politica, alla economia sociale, alla pubblica amministrazione. È questo il primo libro italiano, che esponga e sviluppi i rapporti del nuovo meraviglioso travato coi veri interessi universali del paese; che insegni con esso ad abbatter per sempre le barriere municipali, che lo tengon diviso; che proclami, e stimoli una fusione di forze e di volontà, che, modellata sull' esempio dei principati alemanni, valga a suscitare una vita nuova, e dopo il declinato splendore di tempi irrevocabili, far apparire con opere nuove la non morta potenza del pensiero italiano.

Jacopo Pezzato.

III.

Des chemins de fer en Italie [1]

PAR LE COMTE PETITTI,

CONSEILLER D'ÉTAT DU ROYAUME DE SARDAIGNE.

(Revue nouvelle, *tom.* VIII, 1 *mai* 1846).

Il n'y a plus personne possédant une dose ordinaire de bon sens qui conteste aujourd'hui l'utilité, nous dirons même la nécessité, des chemins de fer. Peu d'années ont suffi pour opérer dans l'opinion publique une révolution complète en leur faveur. Les doutes qu'ils inspiraient aux hommes d'Etat, les incertitudes que leur réussite financière faisait éprouver aux spéculateurs les plus hardis ont fait place à une confiance sans bornes. Le public est passé presque sans transition de la méfiance à un enthousiasme

[1] Nous appelons particulièrement l'attention de nos lecteurs sur ce travail, que nous devons à M. C. de Cavour. Le nom de M. C. de Cavour, un de ces étrangers qui ont su se faire une place distinguée dans les lettres françaises, est bien connu en Europe de ceux qui suivent avec intérêt la marche des questions économiques. Récemment, un écrit de M. de Cavour, sur les lois céréales du Royaume-Uni, obtenait en Angleterre un retentissement mérité. Nous ne croyons pas devoir prédire un moindre succès à cette étude *sur les chemins de fer d'Italie*, où il a su agrandir l'exposé d'une question économique par des considérations politiques dont tous les esprits sages et généreux apprécient l'élévation et la portée.

tel, qu'il n'est peut-être plus en Europe de localité si pauvre, d'intérêts agglomérés si minimes, qui ne s'attendent à participer directement, dans un temps donné, aux bienfaits de cette merveilleuse conquête du dix-neuvième siècle.

Certes, l'impatience du public n'est pas exempte d'exagération. Sous l'influence de la réaction violente qui s'est opérée, on est porté à se faire illusion sur les résultats immédiats des chemins de fer. Cependant, si l'on embrasse dans leur ensemble les questions d'avenir qui se rattachent à ce sujet, si l'on cherche à développer toute la série des conséquences que leur adoption générale doit nécessairement amener, on est forcé de convenir que les espérances qu'ils ont fait concevoir peuvent être prématurées par rapport à l'époque où l'on s'attend à les voir réalisées, mais que, considérées d'une manière absolue, elles demeurent encore bien au-dessous de la vérité.

La machine à vapeur est une découverte qu'on ne saurait comparer, pour la grandeur de ses conséquences, qu'à celle de l'imprimerie, ou bien encore à celle du continent américain. Ces découvertes immenses, bien que remontant déjà à près de quatre siècles, sont loin d'avoir déroulé à nos yeux toute la série d'effets qu'elles sont destinées à produire. Il en sera de même de la conquête que le monde a faite en transformant la vapeur en une force motrice illimitée dans son action et applicable à tant d'usages. Bien des générations se succéderont avant qu'on puisse en calculer toute la portée. Aussi personne n'a encore essayé de déterminer dès à présent, dans toute leur étendue, les modifications que cette puissance nouvelle doit opérer dans l'économie des peuples civilisés.

L'influence des chemins de fer s'étendra sur tout l'univers. Dans les pays arrivés à un haut degré de civilisation,

ils imprimeront à l'industrie un immense essor ; leurs résultats économiques seront dès le début magnifiques et ils accéléreront le mouvement progressif de la société. Mais les effets moraux qui doivent en résulter, plus grands encore à nos yeux que leurs effets matériels, seront surtout remarquables chez les nations qui, dans la marche ascensionnelle des peuples modernes, sont demeurées attardées. Pour elles les chemins de fer seront plus qu'un moyen de s'enrichir, ils seront une arme puissante, à l'aide de laquelle elles parviendront à triompher des forces retardatrices qui les retiennent dans un état funeste d'enfance industrielle et politique. La locomotive, nous en avons la ferme conviction, a pour mission de diminuer, sinon de faire disparaître tout à fait, l'humiliante infériorité à laquelle sont réduites plusieurs branches de la grande famille chrétienne. Envisagée sous cet aspect, elle remplit un rôle en quelque sorte providentiel ; c'est peut-être pourquoi on la voit triompher si facilement et si promptement des difficultés et des obstacles qui paraissaient devoir l'empêcher pendant longtemps de pénétrer dans certaines contrées.

Si ce que nous venons de dire est vrai, si nous ne sommes pas sous l'empire d'une illusion complète, nul pays plus que l'Italie n'est en droit de fonder sur l'action des chemins de fer de plus grandes espérances. L'étendue des conséquences politiques et sociales qui doivent en découler dans cette belle contrée témoignera, mieux que ce qui se passera partout ailleurs, de la grandeur du rôle que ces nouvelles voies de communication sont appelées à jouer dans l'avenir du monde. Dans cette persuasion, nous croyons qu'il ne sera pas sans intérêt pour les lecteurs de cette revue de voir traiter avec quelques développements, ainsi que nous nous proposons de le faire, les questions

qui se rattachent à l'établissement des chemins de fer en Italie.

Notre tâche sera singulièrement facilitée par l'ouvrage dont le titre se trouve placé en tête de cet article. Son savant auteur, le comte Petitti, après avoir puissamment contribué, comme homme d'Etat, au succès de la cause des chemins de fer dans son pays, a voulu, en sa qualité de publiciste distingué, faire participer ses concitoyens aux lumières qu'il a acquises, grâce à de longs travaux et de fructueuses recherches. Dans ce but il a composé un livre dans lequel il a réuni d'abord les notions les plus exactes et les plus circonstanciées sur tous les chemins de fer qui ont été exécutés en Italie, sur ceux dont l'exécution est commencée, et sur ceux-là même qui sont encore à l'état de projet; et où il a traité ensuite d'une manière lumineuse et profonde les principaux problèmes auxquels donne lieu l'application des chemins de fer. Son ouvrage est en quelque sorte un manuel complet à l'usage des lecteurs italiens. Aussi est-il destiné à rendre les plus grands services dans un pays où les hautes questions industrielles ne sont familières qu'à un très-petit nombre de lecteurs.

Toutes les personnes, à quelque nation qu'elles appartiennent, qui attachent à ces questions un haut intérêt, feront bien de lire en entier cet ouvrage remarquable. Nous nous bornerons, dans cet article, à en extraire les faits les plus saillants, afin de faire concevoir quel sera dans l'avenir l'ensemble du système des chemins de fer italiens, et à y puiser les documents nécessaires pour justifier l'opinion que nous avons émise sur la grandeur de leur action morale.

Le développement des chemins de fer en pleine activité est encore fort restreint en Italie. C'est à peine si les loco-

motives circulent sur quelques courts tronçons isolés. Cependant il y a longtemps qu'on s'y occupe de chemins de fer. En 1835, des compagnies sollicitaient déjà des gouvernements de la péninsule la concession de plusieurs lignes importantes.

Mais ces entreprises colossales inspirèrent dès le début aux capitalistes une méfiance que la crise financière, suite des évènements de 1840, vint aggraver. Le mauvais effet produit par le peu de succès de plusieurs chemins de fer français s'ajoutant à cette cause, il en résulta que ces premières tentatives n'aboutirent qu'à de faibles résultats. Le chemin de Naples à Castellamare et celui de Milan à Monza sont les seuls qu'on puisse attribuer à cette période d'essais presque stériles.

Depuis lors, les résultats chaque jour plus remarquables et mieux connus des chemins de fer en Angleterre, en Allemagne, en Belgique et en France, ont prodigieusement modifié la disposition des esprits en Italie. Là, comme partout ailleurs, on a réclamé l'exécution de ces voies merveilleuses qui se jouent également du temps et de l'espace. Cédant aux vœux des peuples, la plupart des souverains italiens se sont déclarés en faveur des chemins de fer. Plusieurs gouvernements se sont chargés de l'exécution directe des grandes lignes, sans repousser toutefois l'aide de l'industrie privée pour les lignes secondaires; d'autres se sont bornés à favoriser la formation de compagnies puissantes auxquelles ils ont abandonné l'exécution de toutes les lignes de l'Etat.

A l'heure qu'il est, si l'on excepte les Etats-Romains et quelques principautés secondaires, tous les pays de l'Italie ont mis activement la main à l'œuvre. Les travaux sont commencés sur plusieurs lignes considérables, et un beau-

coup plus grand nombre de projets sont assez avancés pour qu'on ne puisse douter d'en voir commencer incessamment l'exécution. Au point où les choses sont arrivées, il est possible de déterminer, sinon avec une parfaite exactitude, du moins par approximation, quel doit être le tracé du grand réseau de chemins de fer destiné dans quelques années à relier tous les points de l'Italie, depuis le pied des Alpes jusqu'au fond du golfe de Tarente.

Afin d'en faire saisir l'ensemble, nous allons tracer une esquisse rapide des principales lignes qui devront en faire partie. Ce tableau suffira pour donner une idée de son immense importance.

L'Italie, sous le rapport géographique, peut être divisée en deux grandes sections. Au nord, la vallée du Pô, à laquelle se rattachent les plaines de la Romagne et des Marches jusqu'à Ancône et Lorette. Au midi, toutes les contrées que les Apennins séparent, et que les mers Adriatique et Méditerranée entourent de trois côtés. La première section, la vallée du Pô, à laquelle est réunie par les liens de la politique et des intérêts commerciaux l'industrieuse Ligurie, offre un champ admirable aux chemins de fer. Aussi est-ce, selon nous, la contrée où ils sont appelés à recevoir les plus vastes développements. Pénétrés de cette vérité, le gouvernement autrichien et le gouvernement piémontais, qui en possèdent la plus grande partie, ont hautement manifesté l'intention de coopérer par tous les moyens en leur pouvoir à l'exécution du réseau que le pays réclame.

Dans ce but, le cabinet de Turin, mettant à profit les ressources considérables dont il peut disposer, sans grever l'avenir, ni imposer de nouvelles charges à ses sujets, grâce à la sage économie de son administration, a décidé que les lignes réunissant un intérêt économique considérable à un

caractère politique seraient exécutées aux frais de l'Etat. Pour les lignes secondaires, il a fait appel à l'industrie privée, qui, nous sommes heureux de le dire, n'a pas été sourde à sa voix.

Les lignes gouvernementales décrétées, et qu'on peut considérer comme étant en cours d'exécutien, sont au nombre de trois. Ayant pour point commun de départ la ville d'Alexandrie, dont l'importance stratégique est si grande, ces lignes se dirigent sur Gênes, sur Turin et sur le Lac-Majeur. Un simple coup-d'œil sur la carte du Piémont suffit pour prouver qu'elles peuvent être considérées comme formant les grandes artères de ce pays. En effet, elles réunissent sa capitale avec la mer, la Suisse et le reste de l'Italie septentrionale.

Pour atteindre ce dernier résultat, une faible lacune existe toutefois dans les projets approuvés. Par suite de quelques difficultés soulevées par le gouvernement autrichien, on n'a pas encore pu décider comment on réunirait les lignes piémontaises aux lignes lombardes. Une telle lacune ne peut subsister longtemps. La Lombardie a un intérêt trop réel et trop pressant à établir avec la Méditerranée et la France des communications promptes et faciles, pour que le cabinet de Vienne refuse sérieusement d'exécuter lui-même, ou de laisser exécuter par l'industrie, la ligne si courte et si facile qui, allant de Milan au Tessin, permettra à la vapeur de circuler sans interruption dans toute la longueur de la vallée du Pô. Les projets du gouvernement sarde ne se bornent pas à ceux que nous venons d'indiquer. Il a manifesté l'intention d'exécuter une entreprise bien plus importante et bien plus grandiose. Il veut rattacher la Savoie au Piémont par un chemin de fer qui, perçant les Alpes près de leur base, passerait à peu distance

du col du Mont-Cenis, célèbre déjà par la route qu'on signale encore comme une des merveilles du règne de Napoléon.

Cet admirable projet a été mis à l'étude, et, s'il ne s'élève pas d'insurmontables difficultés, que jusques à présent les hommes de l'art les plus compétents ne paraissent pas prévoir, nous ne tarderons pas à en voir entreprendre l'exécution.

Le chemin de fer de Turin à Chambéry, à travers les plus hautes montagnes de l'Europe, sera le chef-d'œuvre de l'industrie moderne ; ce sera le plus beau triomphe de la vapeur, le complément de sa gloire ; après avoir dompté les fleuves les plus rapides et les flots orageux de l'Océan, il ne lui reste plus qu'à venir à bout des neiges éternelles et des glaciers qui s'élèvent entre les peuples divers comme d'infranchissables barrières. Ce chemin sera une des merveilles du monde ; il rendra immortel le nom du roi Charles-Albert, qui aura eu le courage de l'entreprendre et l'énergie de l'exécuter. Les bienfaits incalculables qui doivent en résulter rendront à jamais la mémoire de son règne, signalé déj par tant d'œuvres glorieuses, chère, non-seulement à ses propres sujets, mais à tous les Italiens.

On nous reprochera peut-être d'éxagérer l'importance de cette route ; mais, si l'on réfléchit qu'elle est destinée à faire, pour ainsi dire, disparaître les distances qui séparent Venise, Milan, Gênes, Turin et toutes les principales villes italiennes des pays qui marchent à la tête de la civilisation, de Londres et de Paris, ces foyers ardents de lumières, on sera forcé de convenir que, loin d'évaluer trop haut les effets du chemin de fer des Alpes, nous avons été inhabile à calculer son influence sur l'avenir industriel et politique de l'Italie.

Cette ligne fera de Turin une ville Européenne, placée au pied des Alpes, à la limite extrême des plaines de l'Italie; elle sera le point d'union du nord et du midi, le lieu où les peuples de race germanique et ceux de race latine viendront faire un échange de produits et de lumières, échange dont profitera surtout la nation piémontaise, qui participe déjà aux qualités des deux races. Admirable perspective! magnifique destinée que Turin devra à la politique éclairée des rois auxquels elle sert depuis des siècles de fidèle capitale!

L'industrie privée se prépare à répondre à l'appel du gouvernement et à l'attente du pays. Plusieurs compagnies sont organisées ou sont en train de se constituer pour demander la concession des lignes secondaires qui doivent relier tous les points de l'État aux lignes principales. Des demandes ont été déjà adressées au gouvernement pour les lignes de Turin à Pignerol, de Turin à Saviglian et de Casal à Valence. Il est probable que l'année 1846 ne s'achèvera pas sans que ces compagnies industrielles aient commencé sérieusement à travailler sur plusieurs lignes.

Parmi les chemins de fer que l'industrie privée est appelée à entreprendre, il en est un qui se distingue par l'importance qu'il doit avoir sous le rapport politique aussi bien que sous le rapport économique. C'est celui qui, partant de Turin, suivra la rive gauche du Pô pour se diriger sur Milan, en passant à Verceil et Novare. Si la vallée du Pô formait un seul État, si tous les pays compris entre Venise et Turin reconnaissaient le même souverain, cette ligne serait la principale de l'Italie septentrionale; elle ferait partie de la grande artère à laquelle toutes les lignes secondaires viendraient se rattacher. Tant que les rives du Tessin seront séparées par une ligne de douanes, elles ne sauraient aspirer

5

à jouer ce premier rôle parmi les chemins sardes ; elle doit céder la prééminence politique à celui de Turin à Gênes. Néanmoins, dans l'état actuel des choses, ce chemin est le plus important de ceux qui peuvent être abandonnés à l'industrie privée. Sans tenir compte des espérances de l'avenir, on peut prédire qu'il exercera une grande influence et donnera de beaux résultats économiques. Destiné, en effet, à relier Turin aux provinces les mieux cultivées du pays, aux vallées industrieuses d'Aoste, de Bielle et à celles qui bordent le Lac Majeur, il provoquera un immense mouvement intérieur. D'autre part, aboutissant d'un côté à la Suisse et de l'autre au Milanais, il sera un auxiliaire puissant du commerce extérieur et du transit des États-Sardes.

Les États Lombardo-Vénitiens ont été le premier pays de l'Italie où il ait été sérieusement question de chemins de fer. Dès 1838, une compagnie a entrepris, à ses risques et périls, la petite ligne de Milan à Monza, ouverte au public depuis six années. Une autre société sollicita et obtint du gouvernement autrichien la concession de la ligne de Milan à Venise. L'exécution de ce beau projet rencontra, dès ses débuts, des difficultés qui en arrêtèrent long-temps la marche. Les rivalités municipales, les jalousies de province à province, cette plaie invétérée, cause première des misères de l'Italie, empêchèrent pendant plusieurs années qu'on ne tombât d'accord sur le tracé à suivre, et furent sur le point d'amener la dissolution de la compagnie. Ces premiers obstacles surmontés, on aurait pu s'attendre à ce que les travaux fussent poussés avec vigueur. Loin de là, l'apathie déplorable, que l'on peut même qualifier de coupable, des capitalistes milanais et la méfiance des actionnaires étrangers furent cause que l'entreprise languit, et que déjà on commençait à désespérer de sa réussite, lorsque l'intervention

puissante et généreuse du gouvernement autrichien vint la sauver d'une catastrophe inévitable. Dans cette occasion, on doit reconnaître que le cabinet de Vienne s'est montré animé envers ses sujets italiens de sentiments aussi éclairés que bienveillants. C'est à lui qu'on doit d'avoir vu succéder, dans l'exécution de cette route, l'activité et l'énergie aux hésitations et aux retards. Déjà, grâce à l'esprit plus entreprenant des actionnaires vénitiens, le pont gigantesque sur la lagune est achevé, et la voie de fer est posée de Venise à Vienne. Les travaux, poussés depuis un an avec une certaine vigueur aux portes de Milan, s'étendront dans quelques mois à tous les points de la route. Ainsi donc, si aucun obstacle imprévu ne surgit, le vœu ardent des populations sera bientôt satisfait, et, avant peu d'années, la riche capitale de la fertile Lombardie et l'ancienne reine de l'Adriatique ne seront plus qu'à quelques heures de distance.

La ligne lombardo-vénitienne ne sera point complète, tant qu'elle ne se rattachera pas aux lignes sardes pour former avec elles la grande artère de la vallée du Pô. La lacune que nous avons déjà signalée en parlant des chemins piémontais sera bientôt comblée. La force des choses triomphera aisément de quelques mesquines jalousies politiques et commerciales, Milan a plus d'intérêts a cette ligne que Gênes et Turin ; car c'est par ces villes que doivent passer les principaux produits de la Lombardie, c'est-à-dire les fromages et les soies, pour arriver aux marchés de consommation placés sur les bords de la Méditerranée ou au delà des Alpes, en France et en Angleterre.

L'union dont nous parlons peut s'opérer de deux manières : soit au moyen d'une ligne qui, se dirigeant directement sur Turin, irait couper à Vigevano la ligne de Gênes au Lac Majeur ; ou bien encore, par un chemin qui, de Milan

passant par Pavie, tendrait à Gênes en ligne droite. Chacun de ces systèmes présente des avantages particuliers. Le premier, plus conforme à la configuration géographique du pays, conviendrait mieux aux intérêts généraux de la vallée du Pô; le second, rapprochant davantage Milan de la mer, serait peut-être, pour le moment, préférable sous les rapports commerciaux. Quel que soit leur mérite relatif, l'essentiel c'est que l'un ou l'autre s'exécute promptement. Nous ne doutons pas que, plus tard, lorsque les avantages des chemins de fer seront pleinement appréciés, et lorsque les conditions économiques et politiques de l'Italie se seront améliorées, ces deux lignes ne soient également exécutées, et ne forment ainsi avec les lignes piémontaises un admirable triangle de voies de fer, dont Turin, Gênes et Milan seront les sommets.

Le royaume Lombard-Vénitien réclame, tout comme le Piémont, un grand nombre de lignes secondaires. Déjà le chemin de Milan à Côme est concédé. Les chemins destinés à relier à la ligne principale des villes riches et importantes, comme Bergame, Mantoue et Crémone, ne tarderont pas à l'être. Lorsque les lignes intérieures seront achevées, il faudra encore rattacher le système lombardo-vénitien, d'un part, aux lignes qui se construiront dans les provinces situées sur la rive droite du Pô, et de l'autre aux réseaux allemands dont Trieste est un des aboutissants.

La réunion des deux rives du Pô, au moyen des chemins de fer, offre d'immenses difficultés techniques, économiques et politiques. Aussi elle ne pourra avoir lieu que dans quelques années, lorsque les autres parties de réseau italien seront achevées. La cause des chemins de fer aura fait alors de tels progrès, ils seront devenus tellement populaires, qu'aucune considération pécuniaire ni aucun obstacle maté-

riel ne sauraient plus arrêter l'exécution des lignes que l'intérêt général réclamera des gouvernements d'une manière impérieuse.

Il n'en est pas de même de la ligne de Trieste à Vienne, destinée à relier l'Allemagne à l'Italie. Cette route, qui ne présente presque pas de difficultés, est d'un intérêt trop grand, relativement à l'Autriche, pour que nous croyons que l'exécution en soit long-temps retardée.

De tous les chemins de fer dont nous avons parlé jusqu'ici, celui-ci est peut-être le seul dont l'utilité pour l'Italie puisse être contestée. En effet, s'il présente des avantages évidents sous le point de vue économique en favorisant l'exportation en Allemagne des produits abondants du sol italien, il augmente en même temps les moyens d'influence de la maison d'Autriche sur l'Italie entière, et facilite l'action de ses forces pour la maintenir sous la dépendance. Cette objection est spécieuse, mais elle n'est pas fondée.

Si l'avenir réserve à l'Italie des destinées plus heureuses, si cette belle contrée, ainsi qu'il est permis de l'espérer, est destinée à reconquérir un jour sa nationalité, ce ne peut être que par suite d'un remaniement européen, ou par l'effet d'une de ces grandes commotions, de ces événements en quelque sorte providentiels sur lesquels la facilité de faire mouvoir plus ou moins vite quelques régiments que procurent les chemins de fer ne saurait exercer aucune influence. Le temps des conspirations est passé; l'émancipation des peuples ne peut être l'effet ni d'un complot ni d'une surprise, elle est devenue la conséquence nécessaire des progrès de la civilisation chrétienne, du développement des lumières. Les forces matérielles dont disposent les gouvernements seront impuissantes à maintenir sous le joug les nations conquises, lorsque

l'heure de leur délivrance aura sonné; elles céderont devant l'action des forces morales qui grandissent chaque jour, et qui doivent tôt ou tard opérer en Europe, avec l'aide de la Providence, une commotion politique, dont la Pologne et l'Italie sont appelées à profiter plus que tout autre pays.

Le chemin qui rapprochera de quelques heures Vienne de Milan ne saurait empêcher de si grands événements.

Cela étant, le chemin de Vienne à Trieste est un de ceux dont l'exécution est le plus à désirer; car si, dès à présent, il est avantageux à l'agriculture italienne en lui assurant de nombreux débouchés, dans l'avenir, lorsque les relations que la conquête a établies auront fait place à des rapports d'égalité et d'amitié, il rendra d'immenses services au pays, en facilitant les rapports intellectuels et moraux que, plus que personne, nous souhaitons de voir établis entre la grave et profonde Allemagne et l'intelligente Italie.

La question des chemins de fer est bien moins avancée sur la rive droite que sur la rive gauche du Pô. Le peu d'étendue des principautés qui se partagent le pays, la faiblesse de leurs ressources pécuniaires, l'imperfection de leur système administratif, enfin des préjugés non encore déracinés, rendent problématique l'exécution des chemins de fer dans la partie méridionale de la vallée du Pô, qui n'est pas comprise dans les États-Sardes. Toutefois, l'incertitude que nous sommes forcés de constater ne porte que sur une question de temps. Il n'est pas douteux que, dans un avenir peu éloigné, les riches plaines du Parmesan et du Milanais seront dotées d'un réseau de chemins de fer, ainsi que les autres contrées du nord de l'Italie. Déjà, une compagnie qui compte dans son sein tout ce que Bologne et les villes de la Romagne renferment de plus distingué sollicite depuis un an l'autorisation d'exécuter à ses frais le chemin d'Ancône à Bologne, en ma-

nifestant l'intention de le prolonger sur Modène et Parme. Le gouvernement pontifical, par un excès de prudence qu'il est plus facile d'expliquer que de justifier, a jusqu'ici refusé son consentement à ce projet. Cependant il paraît que les instances de la compagnie, les demandes réitérées des populations, appuyées par les remontrances du prélat distingué qui administre les Légations, sont sur le point de triompher des répugnances de la Cour de Rome. On espère voir paraître incessamment un décret du souverain pontife pour concéder la ligne d'Ancône à Bologne à la compagnie dont nous venons de parler.

Nous appelons de tous nos vœux ce changement heureux dans la politique romaine; et cela, non-seulement à cause de l'importance de la ligne en question, mais surtout parce que l'exécution en Romagne de grands travaux d'utilité publique doit procurer un soulagement immédiat aux classes inférieures de ce pays si cruellement agité depuis quelque temps, et fournir au patriotisme et à l'activité des classes supérieures et moyennes un aliment qui leur rendra plus facile la politique de patience et d'attente, seule convenable dans la situation actuelle de l'Italie.

La ligne d'Ancône à Bologne entraînera, comme conséquence indispensable, celle de Bologne aux Etats-Sardes, par Modène et Parme. La compagnie qui sera en possession de la première aura un tel intérêt à voir exécuter la seconde, qu'elle se soumettra dans ce but à tous les sacrifices que les gouvernements dont elle dépend voudraient lui imposer, et ceux-ci, aidés par le concours d'une compagnie puissante, ne sauraient résister plus longtemps aux désirs ardents et légitimes de leurs sujets.

Ainsi donc, il est permis d'espérer que, dans un avenir rapproché, on travaillera aux chemins de fer avec une égale

ardeur sur les deux rives du Pô. Sans être considéré comme un utopiste, on peut prédire qu'avant dix ans le magnifique bassin que forme ce fleuve sera traversé dans toute sa longueur par deux grandes lignes qui, ayant Turin pour point de départ commun, se dirigeront également vers l'Adriatique, pour aboutir, l'une à Venise, après avoir traversé les plaines fécondes du Piémont et de la Lombardie, l'autre à Ancône, après avoir mis en communication les Etats-Sardes, les duchés de Parme et de Modène, les Légations et les Marches.

A ces deux lignes principales se rattacheront une foule de lignes secondaires qui feront circuler en tout sens les populations et les richesses. Enfin, lorsqu'à ce réseau viendront se joindre les chemins allemands par Trieste, et les chemins français et suisses par la ligne des alpes, cette admirable pensée du roi Charles-Albert, le nord de l'Italie sera en mesure de reconquérir le haut degré de prospérité et de puissance auquel lui donnent droit sa position géographique, la richesse de son sol et les ressources naturelles de tout genre qu'il possède. Ce sera, nous aimons à le penser, le plus beau triomphe des chemins de fer.

La Toscane, qui forme en quelque sorte l'Italie centrale, ne s'est laissé devancer par aucun autre Etat dans la question des chemins de fer. La principale ligne du pays, celle de Livourne à Florence, a été concédée et entreprise depuis longtemps. La crise financière de 1840 et la défaveur qui a pesé sur les chemins de fer pendant quelque temps en ont retardé l'exécution; mais depuis deux ans on y travaille avec ardeur; de telle sorte que, selon toute probabilité, cette ligne, d'une importance vitale pour la Toscane, déjà ouverte de Livourne à Pontadera, c'est-à-dire sur le tiers de sa longueur, sera livrée au public dans l'espace de deux ou trois ans.

L'engouement général pour les chemins de fer qui s'est

emparé de tous les esprits en Europe, joint aux succès inespérés du chemin de Livourne à Pise, a fait surgir en Toscane une foule de compagnies pour l'exécution d'un grand nombre de lignes. Deux de ces compagnies ont obtenu des concessions formelles, et déjà elles ont mis la main à l'œuvre. La première construit le chemin de Lucques à Pise, qui doit être achevé; la seconde a entrepris une ligne étendue, appelée chemin toscan central, et qui est destinée à rattacher Sienne à Florence et Livourne, en venant joindre à Empoli la route qui unira ces deux villes.

Les principales routes qui ne sont pas concédées, ou du moins sur lesquelles il n'a pas encore été entrepris de travaux sérieux, sont :

1° La route de Florence à Bologne;
2° Celle de Florence à Forli;
3° Celle de Florence à Lucques, qui aurait, avec celle de Bologne, un tronc commun jusqu'à Pistoie;
4° Celle de Florence à Rome;
5° Une ligne qui, de Livourne, se dirigerait sur les Etats-Romains, en longeant la mer et traversant les Maremmes dans toute leur longueur.

Certes, parmi les chemins de fer que nous venons d'énumérer, et peut-être même parmi ceux que nous avons omis de mentionner, il en est plusieurs d'une grande utilité pour le pays, et qui en même temps offrent, pécuniairement parlant, des chances raisonnables de succès. Il en est un surtout que nous n'hésitons pas à signaler comme ayant une importance commerciale et politique du premier ordre, c'est le chemin de Florence à Bologne. Nous ignorons quels sont les obstacles que le passage des Apennins oppose à son exécution, mais nous croyons pouvoir affirmer que, si ces difficultés peuvent se surmonter avec de l'argent, il est du devoir et de

l'intérêt du gouvernement toscan de venir en aide à la compagnie qui entreprendra de faire communiquer la Méditerranée avec l'Adriatique, en mettant Livourne en rapport direct avec la Romagne, les provinces vénitiennes et le port de Trieste.

Mais, s'il est des lignes en Toscane dont l'exécution est réclamée par l'intérêt général, et qui soient susceptibles d'indemniser les capitalistes de leurs avances, il en est d'autres dont la construction imposerait au pays ou aux compagnies qui les entreprendraient des sacrifices hors de proportion avec les avantages qu'on est en droit d'en attendre. Ainsi, nous ne concevons pas ce qu'on peut espérer d'un chemin qui traverserait les marais désolés qui séparent Livourne de Grossetto. Cette ligne, fût-elle prolongée jusqu'à Rome, ce qui est excessivement peu probable, il faudrait bien des années, des siècles peut-être, avant que les relations de Livourne avec Rome offrissent un aliment suffisant à l'entretien d'une ligne très-étendue, qui ne pourrait compter pour rien les produits des points intermédiaires placés le long de la route.

La plupart des projets mis en avant en Toscane depuis dix-huit mois, nés au moment où la fièvre industrielle était la plus violente, sont destinés à périr dans les cartons ministériels. Ils auront eu pour seul résultat d'avoir alimenté un jeu de bourse désastreux à Livourne et sur quelques autres places de commerce, et d'avoir enrichi des aventuriers industriels aux dépens d'une foule de gens aussi avides que crédules.

Les inconvénients graves qui ont résulté en Toscane des spéculations effrénées sur les chemins de fer, ainsi que les scènes scandaleuses qui se sont passées à Londres, à Paris, et dans les principales autres villes de l'Europe, ont inspiré au comte Petitti une véritable horreur pour l'agiotage, qu'il manifeste à peu près dans tous les chapitres de son ouvrage.

Nous applaudissons aux généreux sentiments qui animent l'illustre écrivain, et nous espérons que nos compatriotes, mettant à profit les sages conseils qu'il leur adresse, sauront se préserver des embûches que d'adroits et cupides spéculateurs pourraient tendre à leur bonne foi. Mais nous ne pouvons également approuver les remèdes qu'il suggère aux gouvernements pour guérir radicalement la plaie de l'agiotage. Nous croyons qu'en voulant prévenir l'abus qu'on peut faire de l'esprit d'association, il va jusqu'à conseiller l'emploi de moyens qui l'empêcheraient de naître et de se développer, ce qui serait pour tout le pays, mais pour l'Italie surtout, un mal infiniment plus grand que celui dont il paraît si frappé.

Nous n'avons pas la prétention de combattre ici, d'une manière incidente, les opinions que le comte Petitti a développées avec tant d'étendue et de chaleur ; nous nous bornerons à lui soumettre, ainsi qu'aux lecteurs de la péninsule italienne, quelques observations qui nous paraissent dignes d'être prises en sérieuse considération.

Tous les arguments dont le comte Petitti fait usage pour combattre les abus de l'esprit d'association et de la liberté des contrats industriels sont identiques à ceux dont se servent, dans toutes les questions sociales, les personnes qui défendent le système préventif et s'opposent à ce qu'on lui substitue le système répressif, plus conforme à l'esprit du temps et aux progrès du siècle.

Certainement, en thèse générale, il vaut mieux prévenir que punir; empêcher le mal que le réprimer. Si des anges,ou seulement des hommes supérieurs par leurs lumières et leurs sentiments, étaient toujours chargés de l'application des lois, nous ne voudrions que des lois préventives, non-seulement pour ce qui a rapport aux so-

ciétés industrielles, mais encore dans toutes les branches des institutions sociales. Nous proclamerions alors les censures, les arrestations arbitraires, les lois de suspects comme les meilleurs moyens possibles de gouvernement. Mais, comme toutes les lois doivent être laissées à l'exécution d'hommes imparfaits, animés souvent de passions mesquines ou dominés par d'absurdes préjugés, nous ne saurions donner au système préventif une approbation absolue, et nous persistons à croire, avec la grande majorité des publicistes modernes, que dans une société suffisamment développée, il empêche plus de bien qu'il ne prévient de maux.

Sans sortir du sujet qui nous occupe, il est possible de prouver ce que nous venons de dire d'une manière évidente. Le comte Petitti, frappé des désastres que les jeux de bourse produisent, voudrait proscrire d'une manière absolue, au moyen des mesures les plus rigoureuses, les marchés à terme. Un tel projet, dans les pays où les valeurs négociables abondent, rencontrerait, nous le croyons, des obstacles presque insurmontables. Les efforts qu'on tenterait pour le réaliser n'auraient probablement d'autres effets que de substituer à l'action des agents de change reconnus par l'Etat et présentant une certaine responsabilité celle de courtiers-marrons, moins honnêtes et moins scrupuleux. Mais supposons que, par des moyens que nous ignorons encore, le comte Petitti obtienne ce qu'on n'a pu obtenir nulle part, et qu'il parvienne à empêcher toute espèce de marchés à terme, voyons ce qui en résulterait.

La vente de toutes les valeurs ne pouvant plus avoir lieu qu'au comptant, une masse énorme de capitaux qui circulent sans cesse sur les grandes places de commerce cherchant un emploi temporaire, se trouveraient immédiatement

arrêtés et rendus improductifs. Il n'est pas nécessaire d'être initié aux secrets de la Bourse pour savoir qu'au moyen des *rapports*, qui sont une conséquence des ventes à terme, chaque jour il s'effectue une quantité incalculable de prêts pour le court espace d'un ou de deux mois. Le capitaliste qui se trouve en possession de fonds dont il n'aura d'emploi qu'au bout de trente ou de soixante jours trouve à les utiliser sans courir la moindre chance défavorable en achetant comptant et vendant à terme des rentes ou d'autres valeurs négociables. En revanche, le spéculateur qui a besoin d'argent pour un court délai peut s'en procurer sans aliéner ses titres, par l'opération inverse. Il vend comptant et achète à terme. Ces contrats n'ont rien que de parfaitement légitime; ils ne blessent aucunement les lois de la morale, et cependant ils rendent à l'industrie et au commerce de grands services. En les proscrivant, le comte Petitti pense-t-il qu'il n'en résulterait aucune conséquence fâcheuse? que dans les pays arrivés à un grand développement industriel on pourrait impunément immobiliser de grandes masses de capitaux, qui servent au mouvement des affaires? Ce serait là une erreur grave. La suppression absolue des marchés à terme amènerait sur les places de Londres, de Paris, d'Amsterdam, et d'autres encore, une perturbation dont il est impossible de prévoir tous les résultats.

Mais ce n'est pas seulement l'industrie et le commerce qui auraient à souffrir de l'abolition des marchés à terme. Le trésor public en ressentirait les effets toutes les fois qu'il serait forcé de recourir au crédit. La manière la plus avantageuse de contracter un emprunt, c'est d'en distribuer le payement en plusieurs termes éloignés; aussi est-ce la méthode que presque tous les gouvernements ont adoptée,

le gouvernement sarde comme les autres. Mais ces contrats sont de véritables marchés à terme, car les gouvernements vendent à un prix déterminé des ventes livrables au bout de plusieurs mois. Il est vrai qu'ils remettent aux soumissionnaires de l'emprunt des titres provisoires, qui sont négociables au comptant ; mais ceux-ci, personnellement responsables envers les gouvernements, ne peuvent se dessaisir de ces titres qu'en faveur d'individus sur l'exactitude desquels ils puissent compter. Il leur est beaucoup plus sûr et plus avantageux de vendre à terme. Si ce genre d'opération leur était interdit, ils ne se chargeraient pas de l'emprunt ; ou du moins ils exigeraient en le souscrivant des conditions plus onéreuses.

Malgré les considérations que nous venons de développer pour justifier jusqu'à un certain point les marchés à terme, nous déplorons autant que le comte Petitti les funestes effets de l'amour du jeu, qui trouve dans les spéculations industrielles un funeste aliment. Nous faisons des vœux sincères pour que les publicistes et les hommes d'Etat qui, ainsi que lui, sont animés d'un amour ardent du progrès et du bien découvrent les moyens d'en réprimer les excès et les abus. Mais, tant qu'on se bornera à proposer des mesures qui auraient pour résultat de rendre impossible toute entreprise qui ne peut être tentée qu'au moyen de l'esprit d'association, et dans laquelle il faut tenir compte des chances de l'avenir sujettes à des variations journalières, nous n'hésiterons pas à dire que le remède est pire que le mal.

Si l'abus des spéculations est à craindre, certes ce n'est pas en Italie où une excessive timidité dans tout ce qui a rapport aux grandes entreprises est bien plus à redouter que la fièvre industrielle qui effraie tant le comte Petitti.

Au reste, en supprimant la vente à terme des valeurs négo-

ciables, on sera loin d'avoir enlevé tout aliment à l'amour du jeu, dans les pays où l'habitude des spéculations hasardeuses développe le goût des opérations fondées sur des chances aléatoires. Si l'on ne pouvait plus jouer sur les actions de chemins de fer, comme à Londres et à Paris, on jouerait sur les esprits-de-vins, comme à Marseille, sur les blés, comme à Gênes et à Livourne, sur les cotons, comme à Liverpool. Jusqu'à ces derniers temps on n'a pas pu spéculer en Belgique sur les chemins de fer; cela n'a pas empêché que ce pays ne fût le théâtre où les spéculations industrielles ont donné lieu aux excès les plus scandaleux : pour preuve il nous suffira de citer les *charbonnages belges*, qui resteront dans l'histoire comme un des exemples les plus frappants de l'abus qu'on peut faire de l'esprit d'association.

Il est temps que nous revenions à notre sujet. La Toscane, ainsi qu'on vient de le voir, est la contrée de l'Italie où l'exécution des chemins de fer est le plus avancée. La région voisine ou l'Etat-Pontifical est dans une position diamétralement opposée. Là rien n'a été fait; et, à l'exception de la ligne de Bologne à Ancône, si énergiquement sollicitée par la Romagne, on ne songe guère à rien faire.

Un tel fait est triste, cependant il ne faut pas s'exagérer la portée de la malheureuse antipathie que les chemins de fer inspirent au gouvernement romain. Les faits triomphent toujours des opinions erronées. Les résultats d'une seule grande ligne suffiront, nous en sommes convaincu, pour modifier les opinions de bon nombre de prélats romains. Six mois après que le chemin de Livourne à Florence sera livré au public, la majorité du sacré collége changera d'avis ; il est même permis d'espérer que la cause des chemins de fer à Rome sera gagnée plus tôt. Nous avons assisté à des transformations si rapides en ce genre, nous avons vu dis-

paraître avec facilité tant de préjugés et d'antipathies qui paraissaient invincibles, qu'il nous paraît probable que le gouvernement pontifical ne sera plus longtemps le seul en Europe à empêcher ses peuples de participer à la jouissance d'un des plus grands bienfaits de la Providence.

Lorsque les sentiments actuels de la cour romaine se seront modifiés, Rome ne tardera pas à devenir le centre d'un vaste réseau de chemins de fer, qui relieront cette auguste cité avec les deux mers Méditerranée et Adriatique, ainsi qu'avec la Toscane et le royaume de Naples. Ce système, dont l'exécution offre, il est vrai, quelques difficultés matérielles qui ne sont pas toutefois au-dessus des efforts de l'industrie moderne, assure à Rome une position magnifique. Centre de l'Italie, et en quelque sorte des contrées qui entourent la Méditerranée, sa puissance d'attraction, déjà si considérable, recevra une prodigieuse extension. Située sur la route de l'Orient à l'Occident, les peuples de tous les pays accourront en foule dans ses murs pour y saluer l'ancienne maîtresse du monde, la métropole moderne de la chrétienté, qui, malgré les vicissitudes sans nombre auxquelles elle a été sujette, est encore la ville la plus riche en précieux souvenirs et en magnifiques espérances.

Grâce au ciel, après avoir franchi la frontière romaine on n'est plus réduit aux hypothèses et aux conjectures. On trouve dans le royaume de Naples des chemins achevés, des chemins en voie d'exécution et un grand nombre de projets sagement élaborés qui ne tarderont pas à être réalisés.

Naples a été un des premiers Etats de l'Italie qui aient assisté à l'inauguration d'un chemin de fer. Il y a déjà deux ans que les locomotives circulent de Naples à Castellamare et, depuis peu, elles parcourent la ligne de Naples

à Capoue. Ces chemins n'ont encore qu'une faible importance économique, leur principal mérite consiste dans l'agrément qu'ils procurent à la population napolitaine et à ses nombreux visiteurs. Ce sont, surtout, d'admirables moyens de promenade dans des sites enchanteurs; mais ils ne tarderont pas à jouer un rôle plus important, car ils sont destinés à devenir la tête des principaux chemins du royaume. Leur prolongation est décidée. Le chemin de Capoue s'étendra jusqu'à la frontière romaine, et deviendra ainsi une portion importante de la ligne destinée à relier les deux plus grandes villes de l'Italie, Rome et Naples. Le chemin du midi doit, à Nocera, se diriger vers l'orient, et aller rejoindre la mer Adriatique à un point qui n'est pas encore déterminé. Ce second projet, moins avancé que le premier, est toutefois à l'étude, et son exécution ne saurait se faire longtemps attendre.

Les chemins de fer napolitains ne s'arrêteront pas lorsqu'ils auront rejoint l'Adriatique; il est possible que, se tournant alors vers le midi, ils traverseront les riches provinces que baigne cette mer, et que, s'étendant jusqu'au bout de la péninsule, ils formeront le lien extrême des communications du continent européen avec le monde oriental.

Il n'est guère possible de prévoir l'époque précise à laquelle le réseau napolitain sera terminé; il est à croire qu'il sera devancé par celui qui se construit dans la vallée du Pô. Néanmoins les avantages que les chemins de fer doivent présenter aux entreprises privées dans un pays aussi peuplé que le royaume de Naples, et les dispositions bien connues du roi, nous permettent d'espérer que le midi, aussi bien que le nord de l'Italie, sera bientôt doté de ces voies nouvelles, dont l'effet merveilleux est destiné à influer si puissamment [illegible] le sort de la belle péninsule italienne.

D'après l'exposé que nous venons de faire de ce qui se passe en Italie, on est fondé à prévoir le grand développement qu'atteindront les chemins de fer dans ce pays. Dans un petit nombre d'années, le bassin du Pô sera traversé en tous sens par un vaste système de routes en fer, qui reliera tous le points principaux du pays, et qui, s'étendant vers la France par la Savoie et vers l'Allemagne par Trieste, mettra l'Italie en communication constante avec le continent européen. Ce système se rattachera par une ou deux routes au réseau toscan, destiné, ainsi que nous l'avons vu, à recevoir une grande extension. Enfin, dans le royaume de Naples, un système complet rayonnant depuis la capitale fera circuler la vapeur d'une mer à l'autre, et, s'étendant jusqu'à Tarente ou à Otrante, tendra la main à l'Orient.

A ne juger l'avenir que par ce qui s'est fait jusqu'à présent, on est forcé de convenir que le tableau que nous traçons est obscurci par la lacune que présentent les Etats-Romains. Mais cette tache fâcheuse disparaîtra aussi. Le gouvernement pontifical cédera, comme tant d'autres, à l'évidence des faits et aux demandes incessantes de ses sujets. Alors les chemins de fer s'étendront sans interruption depuis les Alpes jusqu'à la Sicile, et ils feront disparaître les obstacles et les distances qui séparent les habitants de l'Italie et qui les empêchent de former une seule et grande nation.

Après avoir exposé l'ensemble du système de chemins de fer que l'Italie attend, il nous reste à chercher quels sont les effets probables qu'ils doivent y produire, et à justifier les espérances de plus d'un genre qu'ils nous ont fait concevoir, et que nous voudrions pouvoir faire partager à tous nos compatriotes.

Sous le rapport matériel, les chemins de fer sont destinés à rendre de grands services en Italie. En effet, s'ils sont avantageux aux pays manufacturiers, ils ne sont pas moins utiles à ceux où fleurit une riche agriculture. Cette opinion qui, au premier abord, peut paraître paradoxale, est cependant fondée sur des faits incontestables. Les denrées que l'agriculture produit et les matières qu'elle emploie pour maintenir ses forces productrices, comme les engrais et les amendements inorganiques, sont bien autrement encombrantes que les matières premières et les produits de l'industrie manufacturière. Pour les transports agricoles, des canaux seraient préférables aux chemins de fer; mais là où il n'existe pas de canaux, là surtout où leur exécution présente d'énormes difficultés, soit à cause de circonstances naturelles, soit encore parce qu'il convient mieux d'employer l'eau dont on peut disposer à l'irrigation des terres qu'à la formation des canaux, on peut affirmer que les chemins de fer rendront à l'agriculture des services dont il est difficile d'exagérer l'importance.

Ce qui est vrai pour le transport des marchandises, l'est plus encore pour ce qui regarde les personnes. Dans un rayon d'une certaine étendue, les populations agricoles riches se déplacent plus fréquemment que les populations industrielles. Là où la propriété est très-divisée, où l'exploitation du sol a lieu par fermes peu étendues, on ne saurait imaginer combien sont nombreuses les courses que les agriculteurs sont obligés de faire. La moindre affaire, le contrat le plus dénué d'importance forcent les cultivateurs à se rendre à plusieurs marchés. La vente ou l'achat d'une paire de bœufs est souvent la cause de plus de déplacements que l'approvisionnement nécessaire pour faire marcher une grande filature de Manchester pendant un mois.

Ce n'est pas tout, dans les pays où l'agriculture présente des cultures très-variées, comme dans le nord de l'Italie, les besoins des opérations agricoles diverses appellent, dans le courant de l'année, des flots mouvants de population, tantôt sur un point, tantôt sur un autre. Le printemps, ce sont les montagnards des Apennins qui descendent dans les plaines pour effeuiller les mûriers; plus tard, ce sont les mêmes ouvriers auxquels s'en joignent d'autres venus de plus loin qui, dans d'autres localités, coupent les blés et fauchent les prés. L'automne, les habitants des collines viennent en aide à ceux des pays de plaine, et sont aidés à leur tour par ces derniers, lors des vendanges.

Ce mouvement incessant, indispensable à la bonne culture d'un pays aussi varié que l'Italie, est bien plus considérable que celui qui a lieu parmi les ouvriers attachés aux grands centres industriels.

Les faits constatés en Angleterre viennent à l'appui de notre opinion. Le chemin de fer qui, relativement à son développement, présente le plus grand mouvement de voyageurs, est celui de Londres à Bristol, connu sous le nom de *Great-Western*, qui parcourt des comtés presque exclusivement agricoles. Sa supériorité sur le chemin de Londres à Birmingham est d'autant plus remarquable que celui-ci met Londres en communication, non-seulement avec une partie beaucoup plus peuplée de l'Angleterre, mais encore avec l'Ecosse et l'Irlande.

La position de l'Irlande, du nord, rend d'ailleurs les chemins de fer particulièrement avantageux à son agriculture. Ce pays, on le sait, produit une masse énorme de matières premières qui, non-seulement ont une grande valeur relativement à leur poids, mais qui sont d'une nature essentiellement périssable, c'est-à-dire les cocons et les laitages.

Les locomotives, pouvant leur faire franchir en peu de temps les plus grandes distances, leur permettent d'arriver, sans crainte d'avaries, aux centres de fabrication et aux lieux de consommation. Lorsque les agriculteurs de la vallée du Pô pourront expédier leurs beurres frais sur les plages arides de la Méditerranée, en Ligurie et en Provence, ils verront s'ouvrir un débouché presque illimité pour les riches produits de leurs prairies arrosées.

Mais ce n'est pas sous le rapport agricole seul que l'Italie compte sur les chemins de fer comme sur un instrument puissant de progrès matériels. Si ce pays a surtout soigné la culture de son sol fécond, il n'est pas resté complétement étranger au mouvement industriel qui s'est propagé, depuis la paix, sur le continent européen. Il possède déjà de nombreuses usines, de vastes manufactures, de grands ateliers; dans le Piémont, en Lombardie et en Toscane, le coton, la laine et la soie, surtout, sont travaillés avec succès. L'établissement d'un système complet de chemins de fer, en facilitant les communications, en diminuant les frais de transport et principalement en excitant l'activité et l'énergie des esprits entreprenants dont le pays abonde, contribuera puissamment au développement rapide de l'industrie en Italie. Nous serions fâchés que, pour provoquer un pareil développement, on eût recours à des encouragements onéreux pour les intérêts généraux, tels que les priviléges et les droits protecteurs excessifs. Mais, en considérant les ressources de tout genre que renferme le pays, la qualité presque incalculable de forces motrices que les glaciers des Alpes lui fournissent, l'abondance et la variété des produits de son sol, les richesses minérales que renferment certaines parties de la Péninsule et la Toscane en particulier, enfin le chiffre de sa population sobre, intel-

ligente et susceptible de déployer une grande faculté de travail, nous croyons que l'industrie, encouragée par des lois équitables, honorée dans ses chefs, aidée par un système bien entendu d'éducation professionnelle, est susceptible de s'élever par ses propres efforts à un haut degré de prospérité lorsque l'Italie sera dotée de l'admirable système de communication dont nous avons tracé le plan.

Sous le rapport commercial, l'Italie peut fonder de grandes espérances sur les chemins de fer. En rendant promptes, économiques et sûres les communications intérieures, en faisant, en quelque sorte, disparaître la barrière des Alpes qui la séparent du reste de l'Europe et qui sont si difficiles à franchir une partie de l'année, nul doute que l'affluence des étrangers qui viennent chaque année visiter l'Italie s'accroîtra d'une manière prodigieuse. Lorsque le voyage de Turin, Milan, Florence, Rome et Naples exigera moins de temps et moins de peines que le tour d'un lac de la Suisse, il est difficile de calculer le nombre des personnes qui viendront chercher dans ces contrées, qui possèdent tant d'attraits, un air plus sain et plus pur pour leur santé délabrée, des souvenirs pour leur intelligence ou même de simples distractions aux ennuis que développent les brumes du nord. Les profits que l'Italie retire de son soleil, de son ciel sans nuages, de ses richesses artistiques, des souvenirs que le passé lui a légués, grandiront certainement dans une proportion considérable. C'est là un bienfait des chemins de fer que nous sommes loin de contester. Cependant, nous pensons que c'est le moins important de tous ceux qu'on est en droit d'attendre, bien que ce soient ceux qui frappent davantage l'imagination du vulgaire. La présence d'une grande masse d'étrangers au milieu de nous est, à coup sûr, une source de profits, mais elle n'est pas

exempte d'inconvénients. Les rapports des populations avec les personnes riches et oisives qu'elles exploitent en quelque sorte pour vivre sont peu favorables au développement d'habitudes industrieuses et morales; ils engendrent un esprit d'astuce et de servilisme funeste au caractère national. Mettant au premier rang pour un peuple le sentiment de sa propre dignité, nous sommes peu sensible aux gains qu'on nous fait escompter en insolence et en morgue. Sans vouloir arrêter le mouvement progressif qui pousse les étrangers vers l'Italie, nous ne le considérerons comme vraiment avantageux pour elle que lorsque, pouvant s'en passer, grâce aux progrès de son industrie, elle les traitera sur le pied d'une parfaite égalité.

Lorsque le réseau de chemins de fer sera complet, l'Italie entrera en jouissance d'un commerce de transit considérable. Les lignes qui uniront les ports de Gênes, Livourne, Naples avec ceux de Trieste, Venise, Ancône et de la côte orientale du royaume de Naples, amèneront à travers l'Italie un grand mouvement de marchandises et de voyageurs, allant et venant de la Méditerranée à l'Adriatique. De plus, si les Alpes sont percées, comme on a tout lieu de le croire, entre Turin et Chambéry, le lac Majeur et le lac de Constance, Trieste et Vienne, les ports de l'Italie seront en mesure de partager avec ceux de l'Océan et de la mer du Nord l'approvisionnement de l'Europe centrale en denrées exotiques.

Enfin si les lignes napolitaines s'étendent jusqu'au fond du royaume, l'Italie sera appelée à de nouvelles et hautes destinées commerciales. Sa position au centre de la Méditerranée, où, comme un immense promontoire, elle paraît destinée à rattacher l'Europe à l'Afrique, la rendront incontestablement, lorsque la vapeur la traversera dans toute sa

longueur, le chemin le plus court et le plus commode de l'Orient à l'Occident. Dès qu'on pourra s'embarquer à Tarente ou à Brindisi, la distance maritime qu'il faut franchir maintenant pour se rendre d'Angleterre, de France et d'Allemagne en Afrique ou en Asie, sera abrégée de moitié. Il est donc hors de doute que les grandes lignes italiennes serviront alors à transporter la plupart des voyageurs et quelques-unes des marchandises les plus précieuses qui circuleront entre ces vastes contrées. L'Italie fournira également le moyen le plus prompt pour se rendre d'Angleterre aux Indes et à la Chine, ce qui sera encore une source abondante de nouveaux profits. D'après tout ce qui précède, il nous paraît clairement démontré que les chemins de fer ouvrent à l'Italie une magnifique perspective économique, et doivent lui fournir les moyens de reconquérir la brillante position commerciale qu'elle a occupée pendant tout le moyen-âge.

Mais, quelque grands que soient les bienfaits matériels que les chemins de fer sont destinés à répandre sur l'Italie, nous n'hésitons pas à dire qu'ils resteront bien au-dessous des effets moraux qu'ils doivent produire.

Quelques courtes considérations suffiront pour justifier cette assertion aux yeux de tous ceux dont les opinions sur notre patrie ne reposent pas sur des bases erronées.

Les malheurs de l'Italie sont de vieille date. Nous ne chercherons pas à relever dans l'histoire leurs sources nombreuses. Un tel travail, déplacé ici, serait d'ailleurs au-dessus de nos forces. Mais nous croyons pouvoir établir comme chose certaine que la cause première doit en être attribuée à l'influence politique que les étrangers exercent depuis des siècles parmi nous, et que les principaux obstacles qui s'opposent à ce que nous nous affranchissions de cette

funeste influence, ce sont, d'abord, les divisions intestines, les rivalités, je dirai presque les antipathies qui animent les unes contre les autres les différentes fractions de la grande famille italienne : et ensuite, la méfiance qui existe entre les princes nationaux et la partie la plus énergique de la population. Cette portion est évidemment celle qu'un désir souvent immodéré du progrès, un sentiment plus vif de nationalité, un amour plus ardent de la patrie, rendent l'auxiliaire indispensable, sinon le principal instrument, de toute tentative d'émancipation.

Si l'action des chemins de fer doit diminuer ces obstacles, et peut-être même les faire disparaître, il en découle naturellement cette conséquence que ce sera une des circonstances qui doit le plus favoriser l'esprit de nationalité italienne. Un système de communications qui provoquera un mouvement incessant de personnes en tout sens, et qui mettra forcément en contact des populations demeurées jusqu'ici étrangères les unes aux autres, devra puissamment contribuer à détruire les mesquines passions municipales, filles de l'ignorance et des préjugés, qui déjà sont minées par les efforts de tous les hommes éclairés de l'Italie. Cette induction est tellement évidente que personne ne songera à la contester.

Cette première conséquence morale de l'établissement des chemins de fer dans la péninsule italienne est si grande à nos yeux, qu'elle suffirait à justifier l'enthousiasme qu'ils excitent chez tous les véritables amis de l'Italie.

Le second effet moral que nous en attendons, quoiqu'il soit moins facile d'en saisir au premier abord toute la portée, a plus d'importance encore.

L'organisation que l'Italie a reçue à l'époque du congrès de Vienne fut aussi arbitraire que défectueuse. Ne s'ap-

puyant sur aucun principe, pas plus sur celui de la légitimité violée à l'égard de Gênes et de Venise que sur celui des intérêts nationaux ou de la volonté populaire; ne tenant compte ni des circonstances géographiques, ni des intérêts généraux, ni des intérêts particuliers que vingt années de révolutions avaient créés, cette auguste assemblée, agissant uniquement en vertu du droit du plus fort, éleva un édifice politique dépourvu de toute base morale.

Un tel acte devait produire des fruits amers. Aussi, malgré la conduite paternelle de plusieurs de nos princes nationaux, le mécontentement provoqué par le nouvel état de choses grossit rapidement pendant les années qui suivirent la Restauration, et un orage se forma pour éclater bientôt. Les esprits ardents, les fauteurs de nouveautés exploitant les passions belliqueuses dont l'Empire avait favorisé le développement, et trouvant un appui dans les sentiments généreux froissés par les décrets du congrès de Vienne, parvinrent à opérer les tristes mouvements de 1820 et 1821.

Ces tentatives révolutionnaires, quoique facilement réprimées, parce que les classes supérieures se trouvèrent divisées et que les masses n'y prirent qu'une faible part, n'en eurent pas moins pour l'Italie des conséquences déplorables. Sans rendre tyranniques les gouvernements du pays, ces essais désastreux excitèrent en eux une forte défiance contre toutes les idées de nationalité, et arrêtèrent le développement des tendances progressives qui leur sont naturelles et dont on avait déjà pu apercevoir des signes manifestes. L'Italie affaiblie, découragée, profondément divisée, ne put désormais songer de longtemps à tenter aucun effort pour améliorer son sort.

Le temps commençait à effacer les traces funestes des

événements de 1821, lorsque la révolution de Juillet vint remuer jusque dans ses fondements l'édifice social européen. Le contre-coup de ce grand mouvement populaire fut considérable en Italie. Le retentissement de la victoire remportée par le peuple sur un gouvernement coupable, mais régulier, excita au plus haut degré les passions démocratiques, sinon dans les masses, du moins dans les esprits entreprenants qui aspirent à les dominer. Les chances d'une guerre de principes enveloppant l'Europe entière vinrent réveiller toutes les espérances de ceux qui rêvaient l'émancipation complète de la péninsule à l'aide d'une révolution sociale. Les mouvements qui s'organisèrent après 1830, à l'exception de ce qui a eu lieu dans une province qui, sous le rapport administratif, se trouve dans des conditions particulières, furent comprimés aisément avant même qu'ils eussent éclaté. Il devait en être ainsi; car ces mouvements, s'appuyant uniquement sur des idées républicaines et des passions démagogiques, ne pouvaient avoir de portée sérieuse. En Italie, une révolution démocratique n'a pas de chances de succès. Pour s'en convaincre, il suffit d'analyser les éléments dont se compose le parti favorable aux mouvements politiques. Ce parti ne rencontrera pas de grandes sympathies dans les masses qui, à l'exception de quelques rares populations urbaines, sont en général fort attachées aux vieilles institutions du pays. La force réside presque exclusivement dans la classe moyenne et dans une partie de la classe supérieure. Or, l'une et l'autre ont des intérêts très-conservateurs à défendre. La propriété, grâce au ciel, n'est en Italie le privilége exclusif d'aucune classe. Là même où il existe les débris d'une noblesse féodale, celle-ci partage avec le tiers-état la propriété territoriale.

Sur des classes aussi fortement intéressées au maintien

de l'ordre social, les doctrines subversives de la Jeune Italie ont peu de prise. Aussi, à l'exception des jeunes esprits, chez qui l'expérience n'a pas encore modifié les doctrines puisées dans l'atmosphère excitante des écoles, on peut affirmer qu'il n'existe en Italie qu'un très-petit nombre de personnes sérieusement disposées à mettre en pratique les principes exaltés d'une secte aigrie par le malheur. Si l'ordre social était véritablement menacé, si les grands principes sur lesquels il repose courraient un danger réel, on verrait, nous en sommes persuadé, bon nombre de frondeurs les plus déterminés, de républicains les plus outrés, se présenter des premiers dans les rangs du parti conservateur.

Les agitations révolutionnaires, suite des événements de 1830, eurent des conséquences aussi funestes que les insurrections militaires de 1820 et 1821. Les gouvernements, attaqués avec passion, ne songèrent plus qu'à se défendre; mettant de côté toute idée de progrès et d'émancipation italienne, ils se montrèrent exclusivement préoccupés à détourner les dangers dont ils étaient menacés, et qui étaient grossis à leurs yeux d'une manière perfide par les efforts du parti rétrograde. Sans vouloir justifier toutes les mesures répressives dont ils firent usage dans ces tristes circonstances, nous croyons qu'on ne saurait leur reprocher avec justice les sentiments qu'ils manifestèrent. Car, pour les gouvernements aussi bien que pour les individus, il existe un droit suprême de propre conservation, dont le moraliste le plus rigoureux ne saurait préciser les limites sans s'exposer à tomber dans de grossières contradictions, ou à aboutir à des conséquences absurdes, contraires aux plus simples notions du bon sens.

Grâces au ciel, les passions orageuses que la révolution

de juillet avaient suscitées se sont calmées, et leurs traces se sont à peu près effacées. Les choses ayant repris en Italie leur cours naturel, la confiance ébranlée chez les princes nationaux s'est peu à peu rétablie ; déjà les peuples ressentent les effets salutaires de cet heureux changement, et tout prouve que nous marchons vers un meilleur avenir.

Cet avenir, que nous appelons de tous nos vœux, c'est la conquête de l'indépendance nationale, bien suprême que l'Italie ne saurait atteindre que par la réunion des efforts de tous ses enfants, bien sans lequel elle ne peut espérer aucune amélioration réelle et durable dans sa condition politique, ni marcher d'un pas assuré dans la carrière du progrès. Ce que nous venons d'avancer en unissant notre faible voix à la voix éloquente de notre ami M. de Balbo, n'est point un rêve, résultat d'un sentiment irréfléchi ou d'une imagination exaltée ; c'est une vérité qui nous paraît susceptible d'une démonstration rigoureuse.

L'histoire de tous les temps prouve qu'aucun peuple ne peut atteindre un haut degré d'intelligence et de moralité sans que le sentiment de sa nationalité ne se soit fortement développé. Ce fait remarquable est une conséquence nécessaire des lois qui régissent la nature humaine. En effet, la vie intellectuelle des masses roule dans un cercle d'idées fort restreint. Parmi celles qu'elles peuvent acquérir, les plus nobles et les plus élevées sont certainement, après les idées religieuses, les idées de patrie et de nationalité. Si maintenant les circonstances politiques du pays empêchent ces idées de se manifester ou leur donnent une direction funeste, les masses demeureront plongées dans un état d'infériorité déplorable. Mais ce n'est pas tout : chez un peuple qui ne peut être fier de sa nationalité, le sentiment

de la dignité personnelle n'existera que par exception chez quelques individus privilégiés. Les classes nombreuses qui occupent les positions les plus humbles de la sphère sociale ont besoin de se sentir grandes au point de vue national pour acquérir la conscience de leur propre dignité. Or, cette conscience, nous n'hésitons pas à le dire, dussions-nous choquer quelque publiciste trop rigide, constitue pour les peuples, aussi bien que pour les individus, un élément essentiel de la moralité.

Ainsi donc, si nous désirons avec tant d'ardenr l'émancipation de l'Italie, si nous déclarons que, devant cette grande question, toutes les questions qui pourraient nous diviser doivent s'effacer et tous les intérêts particuliers se taire, c'est non-seulement afin de voir notre patrie glorieuse et puissante, mais surtout pour qu'elle puisse s'élever dans l'échelle de l'intelligence et du développement moral jusqu'au niveau des nations les plus civilisées.

A moins d'un bouleversement européen dont les conséquences désastreuses sont de nature à faire reculer les plus hardis, mais qui, grâce au ciel, devient chaque jour moins probable, il nous paraît évident que la précieuse conquête de notre nationalité ne peut être opérée que moyennant l'action combinée de toutes les forces vives du pays, c'est-à-dire par les princes nationaux franchement appuyés par tous partis. L'histoire des trente dernières années, aussi bien que l'analyse des éléments dont se compose la société italienne, démontrent à l'évidenee combien peu de portée les révolutions militaires ou démocratiques peuvent avoir chez nous. Laissant donc de côté ces moyens impuissants et usés, les amis sincères du pays doivent reconnaître qu'ils ne peuvent coopérer au bien véritable de leur patrie qu'en se groupant autour des trônes qui ont des racines profon-

des dans le sol national et en secondant sans impatience les dispositions progressives que manifestent les gouvernements italiens. Cette conduite, conforme aux sages conseils que leur adresse un homme dont le patriotisme et les lumières ne sauraient être révoqués en doute, M. de Balbo, dans son livre si remarquable *Des espérances de l'Italie*, ramènera l'union qu'il est si nécessaire de voir établie entre les différents membres de la famille italienne, afin de mettre le pays à même de profiter, pour s'affranchir de toute domination étrangère, des circonstances politiques favorables que l'avenir doit amener.

Cette union que nous prêchons avec tant d'ardeur n'est pas si difficile à obtenir qu'on pourrait le supposer, en jugeant la société d'après les apparences extérieures, ou en se laissant préoccuper par le souvenir de nos tristes divisions. Le sentiment de la nationalité est devenu général, chaque jour il augmente, et déjà il est assez fort pour maintenir réunis, malgré les différences qui les distinguent, tous les partis en Italie. Il n'est plusle partage exclusif ni d'une secte, ni des hommes professant des doctrines exaltées. Aussi sommes-nous persuadé que l'appel éloquent que M. de Balbo a adressé naguère à tous les Italiens aura fait vibrer plus d'une poitrine recouverte des insignes des premières dignités de l'Etat, et qu'il aura éveillé plus d'un écho parmi ceux qui, fidèles aux traditions de leurs ancêtres, font du principe de la légitimité la base de leurs croyances politiques.

Toutes les classes de la société peuvent, dans une certaine mesure, coopérer à cette œuvre importante. Tout ce qui a quelque instruction et quelque influence en Italie a, dans ce but, une mission partielle à remplir, depuis les écrivains distingués qui, ainsi que M. de Balbo et le comte

Petitti, consacrent leurs efforts à instruire et à éclairer leurs concitoyens, jusqu'aux humbles individus qui, dans le cercle étroit où ils se meuvent, peuvent élever l'intelligence et le caractère moral de ceux qui les entourent.

Tous ces efforts individuels, il est vrai, resteraient stériles sans le concours des gouvernements nationaux. Mais ce concours ne nous fera pas défaut. Les méfiances que 1830 avaient suscitées, longtemps entretenues par un parti faible de nombre, mais puissant par l'intrigue, sont presque entièrement dissipées. Nos souverains, rassurés, suivent leurs tendances naturelles, et chaque jour nous les voyons donner de nouvelles preuves de leurs dispositions paternelles et progressives.

Il nous suffira de citer à cet égard ce qui se passe en Piémont. Le développement donné à l'instruction primaire, l'établissement de plusieurs chaires consacrées à l'enseignement des sciences morales et politiques, les encouragements accordés à l'esprit d'association appliqué aux arts aussi bien qu'à l'industrie, et plusieurs autres mesures, sans parler des chemins de fer, attestent suffisamment que l'illustre monarque qui règne avec tant d'éclat sur ce royaume est décidé à maintenir cette politique glorieuse qui, dans le passé, a fait de sa famille la première dynastie italienne, et qui doit dans l'avenir l'élever encore à de plus hautes destinées.

Mais, plus que toute autre réforme administrative, autant peut-être que de larges concessions politiques, l'exécution des chemins de fer contribuera à consolider cet état de confiance mutuelle entre les gouvernements et les peuples, base de nos espérances à venir. Les gouvernements, en dotant les nations dont les destinées leur sont confiées de ces puissants instruments de progrès, témoignent haute-

ment des dispositions bienveillantes qui les animent et de la sécurité qu'ils ressentent. De leur côté, les peuples, reconnaissants pour un si grand bienfait, seront portés à concevoir, à l'égard de leurs souverains, une foi entière, et, dociles, mais pleins d'ardeur, ils se laissent guider par eux à la conquête de l'indépendance nationale.

Si les raisonnements qui précédent ont quelque fondement, on ne saurait nous contester que nous avions raison de placer l'action morale des chemins de fer en Italie au-dessus de leur action matérielle, et de célébrer leur introduction parmi nous comme le présage d'un meilleur avenir. C'est pourquoi, empruntant le langage énergique de M. de Balbo, nous aimons à les signaler comme une des principales espérances de notre patrie.

IV.

Osservazioni sulle strade ferrate in relazione alla posta delle Indie Orientali.

(*Dal* Lloyd austriaco.)

Conforme alle negoziazioni della Commissione della società della strada ferrata Lombardo-Veneta, già approvate da S. M., lo stato darà compimento alla strada, fornirà tutti i necessarî materiali ed organizzerà il servigio, incaricando poi della condotta e d' ogni altro affare concernente la medesima, la deputazione che prossimamente, in luogo della commissione e delle due direzioni in Venezia e Milano, rappresenterà la società. La strada verrà compita nell' anno 1848 e fra non molto si tratterà del modo di procacciare i necessarî mezzi pecuniarî, dopo esaurito il capitale primitivamente stabilito, e tosto che sarà rilevato e fissato il di più che occorre all' uopo. Con questi nuovi sovrani favori dovrebbe essere quindi assicurato il rapido eseguimento e compimento della strada Lombardo-Veneta, per la quale fece già tanto il governo, che frequentemente si ode domandare su quale causa si basi effettivamente questa speciale distinzione. — Arreca meraviglia che talvolta non si vogliano comprendere le cose le più semplici ed evidenti. Le strade ferrate dello stato progrediscono nell' esecuzione; e siccome la Lombardo-Veneta, da Venezia per Milano sino a Como, è una di quel numero, così dev' esser desiderio del governo che sia compita contemporaneamente alle altre. In generale non si ri-

sguardò la sovrana risoluzione sulle strade ferrate dello stato che come una misura a parte, che però ben meritamente per la sua grandiosità poteva destare la meraviglia dell' Europa. A noi sembra però ch' essa non formi che un grande anello della catena che si cominciò a tirare negli ultimi anni. La straordinaria attività commerciale ed industriale nell' Inghilterra, Francia e Germania; l'estensione ed il progredimento della Lega doganale, segno distintivo del tempo, non rimasero senza considerazione, e conveniva sciogliere la questione: che cosa deve fare l'Austria per non seguire ciecamente questo torrente, ma anzi dominarlo? — Osserviamo ciò che avvenne nel giro di pochi anni, ed i fatti proveranno in qual modo fu intesa la questione e quale ne fu la risposta. Prima seguì la riorganizzazione degli affari finanziari dello stato e della Banca nazionale, perchè soltanto in questa guisa potevasi preparare una base solida all' edifizio che si pensava erigere. Poi la risoluzione sulle strade ferrate dello stato per tutto l'Impero cominciando dai propri porti marittimi e con ispeciale riguardo a Vienna, siccome punto centrale di tutta la vita politica della Monarchia. Più tardi la riforma nelle poste, la semplificazione e facilitazione delle leggi sanitarie, i cambiamenti nelle tariffe doganali, i lavori statistici e la loro publicazione; da ultimo l'invigorimento e progredimento delle due grandi società di navigazione a vapore in Vienna e Trieste, e presentemente l'istituzione d'una sezione di commercio presso l'internunziatura in Costantinopoli, che verrà diretta da un uomo che per la sua anteriore posizione è al caso di conoscere pienamente le viste a cui deve particolarmente corrispondere. Tutte queste misure non hanno uno scopo isolato; esse hanno un'intima connessione e provano, che il governo ha preso la sua posizione e tende ad una meta prefissa. E questa meta noi vorremmo così spiegare: il go-

verno riconosce l'importanza che il Mediterraneo acquista nuovamente per la futura grandezza commerciale degli Stati Europei; esso si fa incontro a questo movimento, toglie gli ostacoli che vi s'infrappongono, però non precede i fatti e non sollecita innanzi il tempo debito; desso riconosce le sollecitudini della Lega doganale, e senza opporlesi (perchè volentieri dev' egli vedere il vigoroso sviluppo della Germania), pure è previdente, e mediante le strade ferrate avvicina le più lontane provincie del regno ai proprî porti marittimi e principia ad impartire alla propria bandiera, già stimata in tutti i mari, una moderata protezione. Lasciamo ad altri discutere più oltre questo tema, che contiene materia sufficiente per le più belle variazioni, senza smarrirsi in fantasmagorie simili alla Nuova Trieste ed alle strade ferrate per le più elevate catene delle alpi, di cui ultimamente si trattò con tanto artifizio nella Gazzetta Universale. Ci vogliamo contentare di parlare di due oggetti che ne riguardano molto da vicino, e che sono le strade ferrate da Bruck a Salisburgo ed il libro or ora pubblicato: « *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse, di C. I. Petitti.* »

Alle strade ferrate dello stato appartiene anche una linea da Vienna al confine bavarese. Mentre la strada Ferdinandea del Nord per Praga e la Silesia si unisce alle strade ferrate della Germania settentrionale, come pure per Cracovia a quella di Varsavia, e dev' esser continuata sino nel centro della Gallizia, si effettua mediante la strada verso la Baviera l'unione colle strade ferrate della Germania Meridionale per Monaco, Augusta, Ulma ecc. Ne risulta quindi la questione se questa strada ferrata debba esser condotta da Vienna per Linz a Salisburgo (44 miglia tedesche), oppure da Vienna per Bruck a Salisburgo (miglia 59, 26 delle quali sino a Bruck sono di già costruite, non restandone da costruire che 33);

questione non peranco decisa. La via per Bruck diverrebbe così per Vienna più lunga solo di circa 15 miglia che quella per Linz; all'incontro, per questa via Trieste sarebbe portata 37 miglia più vicina a Salisburgo, che se si conducesse la strada per Vienna e Linz. Per Trieste, cioè pel commercio marittimo austriaco, ed in ispecial modo per la comunicazione coll'Oriente, scomparirebbe quindi ogni convenienza nella corsa per Vienna e Linz a Salisburgo per la Germania Meridionale, e questa comunicazione dovrebbe essere tentata ed attivata su altre strade. Vienna però nulla perderebbe colla corsa per Bruck, poichè la navigazione a vapore mantiene di già le relazioni colla Germania Meridionale, e le può viemaggiormente aumentare. Forse, a causa della più difficoltosa navigazione del Danubio al disopra di Linz, sarebbe opportuno costruire una strada ferrata da Linz a Salisburgo (miglia 18) e quindi unire Vienna mediante due vie, per Linz e Bruck, con Salisburgo e tutte le strade ferrate della Germania Meridionale; nel qual caso non converrebbe costruire che 33 e 18, epperò 51 miglia, anzichè 44 da Vienna per Linz a Salisburgo. Gli studî preliminari per una strada ferrata da Bruck a Salisburgo provarono che le difficoltà vi sono minori che sulla strada da Bruck a Vienna; con che cade anche l'obbiezione che forse la strada per Vienna, geometricamente più lunga, si potrebbe percorrere in minore spazio di tempo che non il tratto da Bruck a Salisburgo, geometricamente più corto. Il Barone de Reden in un suo articolo *sulle strade ferrate europee per il commercio universale* (publicato nella Gazzetta Universale d'Augusta) espose con vigore ed evidenza la importanza della strada ferrata da Bruck a Salisburgo, e la risposta nel nostro giornale tedesco (dal Tirolo sulle strade Tirolesi) prova nuovamente la politica locale che noi siamo usi di udire da colà. Lo sbaglio rimpro-

verato nulla decide, giacchè la prova fornita che la strada ferrata da Trieste per Bruck, Salisburgo, Monaco, Augusta ecc. effettuerebbe la più breve comunicazione colla Germania, rimane intatta anche se si dovessè aggiungere al tempo calcolato per la corsa alcune poche ore. Noi vivamente godiamo di tutto ciò che si fece ed ancora si farà nel Tirolo per le nuove costruzioni delle strade. Ma per giustificare il nostro rimprovero della politica provinciale, noi domanderemo come si corrispose nel Tirolo alle sollecitudini adoperate da Trieste per molti anni, onde effettuare una corsa diretta per Udine, Tolmezzo, Niederndorf ecc.? — Ci sono noti i rapporti ed i lagni mossi su ciò dagli stessi Tirolesi, che sempre si ha soltanto in vista la valle dell' Adige, e che si pospone sempre la succitata comunicazione più breve con Trieste, comunicazione che potrebbe esistere già da molti anni, se si avesse assistito con alcuni mezzi pecuniarî le comunità interessate. Del resto si tranquillizzi il relatore che, oltre le sue strade, il Tirolo non resterà privo di strade ferrate, nè dalla parte bavarese nè dall' italiana, e forse ben presto si sorpasseranno con esse anche le sue alpi. La strada principale però cominciando da Salisburgo dovrebbe seguire in su l'Inn, ed essere condotta oltre Landeck e Flisch per il Schnanner Klamm [1] alla valle di Lech, e d' un lato a Bregenza e dall' altro alla strada ferrata di Lindau-Augusta. Questa strada ferrata formerebbe e per l' Austria e per la Baviera uno dei più forti baluardi, perchè nessuna armata ostile oserebbe avanzarsi oltre Ulma, se l' Austria fosse in istato di spedire in brevissimo tempo mediante le sue strade ferrate un' armata, dal centro della Monarchia, traverso il Tirolo, fortezza eretta dalla natura,

[1] Con la parola Klamm si appella generalmente nel Tirolo Settentrionale il passo tra due monti.

al lago di Costanza. Tale scopo non si potrebbe conseguire traverso la valle dell' Adige, perchè in questo caso sarebbe piuttosto necessario un rinforzamento delle truppe in Italia, e per questo riguardo l' unione della strada ferrata da Vienna a Trieste colla Lombardo-Veneta è tanto indispensabile quanto è vantaggiosa per le relazioni sì speciali che generali del commercio della Monarchia.

Buono è il libro del Petitti ed istruttivo specialmente pel pubblico italiano, perchè con esso viene informato meglio e degli avvenimenti negli altri paesi concernenti le strade ferrate, e degli affari in azioni relative ad esse e degli inconvenienti da questi ultimi prodotti. Il pubblico non italiano vi troverà delle pregevoli dilucidazioni sulle strade ferrate della Penisola, costrutte, in corso di costruzione e progettate. È solo peccato che convenga leggere tante cose note, prima d'arrivare alle sconosciute; e questo forse impedirà la maggiore diffusione dell' opera. L' autore dopo un profondo esame, propone una rete generale di strade ferrate nella penisola italiana, e tenta renderla evidente con una carta corografica. Questa eccellente intenzione, che traspare in tutto il suo libro, ci desta la più grande ammirazione pell' autore, la quale non diventa minore se anche ci permettiamo di dichiarare il suo lavoro, per quanto egli voglia negarlo, uno scritto in favore della Sardegna e precipuamente di Genova. Anche noi siamo d' accordo coll' autore sull' utilità e necessità d'una strada ferrata da Firenze per Perugia e Roma e poi per Gaeta a Napoli. Sulle strade proposte nel Regno di Napoli non vogliamo emettere alcun nostro giudizio; però desideriamo una strada a rotaie da Napoli a Manfredonia, come la più breve comunicazione coll' Austria mediante i piroscafi da Trieste. Brindisi per tale scopo è situata troppo lontana, ed il porto di Termoli, ch' è più vicino, non offre niuna sicurezza. In

Toscana le strade ferrate saranno ben presto un *fait accompli*, e Firenze sarà congiunta a Livorno sì per la via di Empoli e Pisa, che per quella di Prato, Pistoia, Pescia, Lucca e Pisa. Anche noi siamo dello stesso avviso dell' autore, che si doveva scegliere e costruire subito da bel principio soltanto questa seconda via, mentre da Pistoia per Porretta si può attivare prossimamente la comunicazione con Bologna. Ci gode l' animo adunque che l'autore sappia essere in buone mani la concessione per la strada ferrata da Pistoia a Porretta, e ch' ei riconosca per cosa realizzabile il passaggio degli Apennini. Anche noi opiniamo come lui che il governo pontificio vorrà cedere all' urgenza delle circostanze e permetterà sì l'unione delle strade ferrate tra Firenze, Roma e Napoli, che la continuazione della strada ferrata da Porretta a Bologna, ed aggiungiamo, da colà per Ferrara al Pò, dove questa, mediante un ramo della strada per Rovigo e Padova, s' unirebbe alla Lombardo-Veneta, e pel Friuli alle strade austriache ed a tutte le tedesche sino al Mare del Nord ed al Baltico.

Questa comunicazione, come la più naturale e sicura, dev' essere prefissa e raggiunta, onde a chi ideò la strada sugli Apennini compete la gratitudine, l' incoraggiamento e l' assistenza di tutta Italia e Germania. All' autore nòn può essere sfuggita la straordinaria importanza della strada sugli Apennini, e benchè ei debba ammettere che il passaggio vi è più facile che non presso Gavi nella Sardegna, pure muove dei lontani dubbi sulla proporzione delle spese alle rendite. Se questi dubbi fossero sinceri, egli, partendo dal generale punto di vista che vuole sostenere, avrebbe dovuto invitare il governo toscano a prestare ogni assistenza per questa strada, mentrechè da un altro lato egli loda il governo sardo, perchè intraprese a spese dello stato l' esecuzione delle strade. Noi ci

confermiamo maggiormente in questo parere, perchè l'autore propone l'unione colla strada Lombardo-Veneta, e quindi coll' Austria e Germania, non direttamente da Bologna per Ferrara al Pò, ma sibbene con uno strano deviamento di strade, da Bologna per Modena e Ferrara. Egli fa così perchè vorrebbe togliere dall' Austria la grande comunicazione da noi indicata tra l'Italia e Germania, ed attirarla alla Svizzera ed a Genova. — L'autore s'inganna pure proponendo una strada ferrata da Ancona per Sinigaglia, Pesaro, Rimini, Forlì, Bologna, Modena, Parma, Piacenza ecc., su cui dovrebbe accorrere il commercio orientale. Egli stesso nella sua conclusione asserisce d' aver espresso parecchi pii desiderî, e noi annoveriamo tra questi il suddetto progetto, dacchè tutte quelle città coi territorî vicini non mantengono tra loro un vivace commercio ed a causa dell' uniformità dei loro prodotti le Marche e le Legazioni cercano effettuare lo spaccio del loro sopravanzo e la compra del loro occorrente mediante i proprî porti, come fanno i ducati d Modena, Parma e Piacenza mediante il Pò in Venezia e Trieste. — La questione vitale per questi paesi non consiste nella progettata strada ferrata, ma sibbene nel miglioramento della navigazione sul Pò, e con piacere si leggerà nello scritto del Petitti ciò ch' egli partecipa intorno alla navigazione a vapore del Pò nonchè all' erezione di un porto alla bocca di Goro, e all' attivazione d' una piccola strada ferrata dal Pò per Adria a Chioggia. In ciò che riguarda però il commercio orientale, i naviganti, che lo debbono effettuare, cercheranno gli estremi angoli dell' Adriatico, epperò Venezia e Trieste, dai quali punti le strade ferrate attiveranno in tutte le direzioni l' ulteriore commercio. Il governo austriaco d'altronde cercherà il celere innoltramento delle corrispondenze e dei viaggiatori dall' Oriente e viceversa, non solo mediante la succitata via per

Bruck e Salisburgo, ma anche per quella della Spluga, mentre la strada Lombardo-Veneta sino a Como è strada dello stato, e può essere continuata oltre o lunghesso il lago di Como sino a Chiavenna. — Da colà non sonvi che quattro poste per arrivare a Coira, e noi osiamo proporre la scommessa, che anche questo tratto di quattro poste sarà coperto di rotaie, prima che la strada ferrata sarda giunga pure a Coira per il monte Luckmanier. Nemmeno si affretterà il governo austriaco di concedere un' unione colle strade ferrate sarde (su cui l'autore ci dà delle comunicazioni assai fondate); e ciò sembra egli presentire dalla negativa dei privilegi ricercati per una strada ferrata da Milano a Sesto Calende e da Milano a Pavia. L'Austria ha i suoi proprî porti e la propria navigazione, e non è Genova la città che deve farsi mediatrice del commercio austriaco coll' America; ciò che pare vorrebbe raggiungere l'autore colla sua rete delle strade ferrate italiane. Noi lo ringraziamo sinceramente per averci egli comunicate le viste che dominano nella Sardegna, ed i mezzi che si credono opportuni per avverarle, che noi, considerando egli la cosa come uomo di stato della Sardegna, troviamo lodevolissime, e ci lusinghiamo ch' egli non ce lo saprà a male, se abbiamo tentato di schiarire il suo pregievolissimo lavoro, secondo il punto di vista da cui noi dobbiamo partire.

Ciò che noi osserviamo da questo punto di vista conferma la nostra credenza che l'Austria, mediante l'acconcio complemento delle sue strade ferrate, possa avviare il commercio generale per i suoi stati, e che questa grandiosa vista del prossimo mutamento abbia motivato la veramente sovrana risoluzione sulle strade ferrate dello stato. Costruiscano pure la Francia e la Sardegna le loro strade ferrate : parteciperanno sì a tale commercio, ma il primato rimarrà all' Austria, perchè nessuno può toglierle la più breve via marittima per

l'Oriente. Questa via marittima è almeno di 40 ore più corta di quella per Genova e di 50 più breve che per Marsiglia. Il piroscafo austriaco l'*Imperatore*, che da Trieste sino ad Alessandria non impiegò che 146 ore, adoperò in occasione del viaggio di prova Waghorn-Lloyd, a causa del cattivo tempo, 156 ore per arrivare d'Alessandria a Trieste; il piroscafo francese *Alexandre* ne impiegò 200 da Marsiglia ad Alessandria, e 204 d'Alessandria a Marsiglia, nell' ultima corsa di prova Morning-Herald-Guizot. Ammettendo che questo viaggio da Marsiglia a Londra, allorquando sarà costrutta la strada ferrata fino a Boulogne, venga compito in 49 ore (come calcola il sig. de Reden), aggiungendovi le 50 ore del viaggio marittimo più lungo, ne risultano in totale 99 ore, che sono pari al viaggio da Trieste a Londra; nè di più adoperò il Waghorn nella sua corsa di prova, fatta per la maggior parte per terra con cavalli di posta.

Il sig. de Reden calcola 58 ore sulla strada ferrata da Trieste per Bruck, Salisburgo, Augusta, Bamberga, Magonza, poi sul Reno a Colonia ed avanti sulla strada ferrata ad Ostenda; la quale corsa si potrebbe ridurre a 54 ore se si attivasse tra Magonza e Colonia una strada ferrata. Da Ostenda a Londra Waghorn si recò in 8 $^{3}/_{4}$ ore. Il tratto di strada progettato da Genova per Arona, Locarno e Bellinzona a Coira importa 412/m. metri; quello da Venezia per Brescia, Chiari, Lecco e Chiavenna a Coira circa 418/m. metri, quindi 6000 metri di più, ciò che non forma una piena ora di viaggio; mentre Genova dovrebbe rifarsi nel viaggio terrestre di circa 40 ore del viaggio marittimo più lungo, per essere al pari con Venezia. La linea più breve alla strada ferrata badese sarebbe quella da Venezia a Verona, Bolzano, Glurns per Feldkirch a Bregenza, e sul lago di Costanza a Costanza; oppure per Landeck a Füssen sino alla

linea di Lindau-Augusta; ben inteso se una tale strada per le Alpi Tirolesi, secondo il piano d'una casa commerciale veneta, si potesse costruire e venisse effettivamente costruita. La seconda linea più breve sarebbe quella indicata di sopra, da Venezia per Chiavenna a Coira, poi a Rorschach e sul lago di Costanza a Costanza, oppure da Coira a Wallenstadt; quindi sui laghi e pel canale di Linth con piroscafi a Zurigo, ed avanti alla strada badense. La terza più breve sarebbe la già spesso citata linea da Trieste per Bruck e Salisburgo. Appena la quarta linea più breve sarebbe quella di Marsiglia per la Francia. Qui però non si tratta solo della linea la più breve, sibbene d'una più corta di quella che traversa la Francia, e nel tempo stesso più sicura, pel caso che l'*entente cordiale* a forza d'essere riscalducciata puzzasse d'abbruciaticcio.

Ogni mossa ostile della Francia sarà diretta contro l'Italia e la Germania Meridionale, e le due succitate linee, più brevi, sarebbero al primo movimento in pericolo. Non toccheremo per nulla la questione, se non si dovesse scegliere in ogni modo invece di Venezia, Trieste, pei riguardi di navigazione, come piazza di scalo. Tutte e due le condizioni, cioè brevità e sicurezza, sono unite solo sulla linea da Trieste per Bruck e Salisburgo, perchè più sopra abbiamo dimostrato che difficilmente un'armata nemica oserebbe procedere oltre Ulma; e se anche questo avvenisse, in tali casi estremi rimarrebbe sempre aperta la via per Vienna, Praga, Dresda e poi a piacimento per Amsterdam, Brema ovvero Amburgo. A noi basta di avere abbozzato queste condizioni, e lasciamo volentieri compiere il quadro ad altri giornali; non potendoci quì però astenere di mostrare la nostra sorpresa che la Gazzetta Universale, la quale pure in ispecialità dovrebbe trattare continuamente e fondatamente questo im-

7*

portantissimo subbietto, lo trascuri, oppure soltanto consideri il mare del Nord e il Baltico, ed ignorando quasi che Trieste è anch' esso un porto della confederazione alemanna. Frattanto il nostro governo continua tranquillamente a costruire con celerità le sue strade ferrate, e ad un tratto sarà compita quest' opera gigantesca, e la Germania possederà mediante l' Austria una strada ferrata, non interrotta verso l' Adriatico, e per tutta l' Italia sino a Roma e Napoli. L'opera stessa loderà il suo creatore, e noi pria di tutto dobbiamo limitarci alla preghiera, che dessa venga compita colla celerità e grandiosità, con cui fu ideata e principiata.

V.

Su un articolo del Lloyd austriaco e dell' Osservatore triestino relativo alle strade ferrate italiane.

LETTERA AL SIG. CONTE PETITTI.

—

(Dalla Gazzetta piemontese.)

17 *febbraio* 1846.

Io vi ringrazio di avermi fatto conoscere l' elaborato articolo riferito nell' *Osservatore Triestino*, il quale discorre del vostro libro sulle strade ferrate d' Italia. Quest' articolo mi pare molto interessante. Ora loda ed ora biasima, ma insomma discute il vostro libro con gentilezza verso voi; e ciò penso sia quello appunto che voleste voi; ciò che vuole scrivendo ogni buono. E discute con qualche.... vivacità sì, ma con tanto più candore, l' utilità delle nostre strade piemontesi, e di parecchie altre italiane non austriache; e questa mi pare la parte più interessante, la più preziosa dell' articolo, perchè ci dà l' occasione e quasi l' invito di discutere con lui in simil modo.

Dichiarato il vostro « lavoro uno scritto in favore della « Sardegna [1] » (vuol dire gli Stati di Sardegna) « e precipuamente di Genova » ei dice altrove : « Noi ringraziamo « sinceramente l' autore per averci egli comunicate le viste « che dominano nella Sardegna, ed i mezzi che si credono

[1] Colonna 9 dell' appendice dell' *Osservatore Triestino*, 25 gennaio 1846.

« opportuni per avverarle, che noi, considerando egli la
« cosa come uomo di stato della Sardegna, troviamo lo-
« devolissime, e ci lusinghiamo che egli non lo saprà a male
« se abbiamo tentato di schiarire il suo pregevolissimo la-
« voro secondo il punto di vista da cui noi dobbiamo par-
« tire » [1], e qui noi faremo all' autore dell' articolo mille
ringraziamenti, ed approfitteremo di simile licenza. — Egli
ci pare forse un po' indispettito là dove ei parla del ramo
da Chiavenna a Coira, ed aggiunge: « Noi osiamo proporre
« la scommessa che anche questo tratto di quattro poste
« sarà coperto di rotaie prima che la strada ferrata sarda
« giunga pure a Coira per il monte Luckmanier » [2], e qui
noi speriamo bensì che non sarà così, ed accetteremmo vo-
lentieri la scommessa; se non che una scommessa per esser
presa al paro vuol essere fatta pure a caso pari; e noi ab-
biam ragioni di credere l'autore dell' articolo molto più
direttamente informato da que' paesi che non siamo noi.

Ad ogni modo lo squarcio più interessante dell' articolo
mi par questo: « Costruiscano pure la Francia e la Sarde-
« gna le loro strade ferrate; parteciperanno sì a tale com-
« mercio (il generale); ma il primato rimarrà all' Austria;
« perchè nessuno può toglierle la più breve via dell' Orien-
« te. [3]. » Qui val la pena di fermarci a chiarire come sia
inteso dall' A. il suddetto primato. Parlando delle strade
del regno di Napoli egli dice che ne desidera una *da Na-
poli a Manfredonia, come la più breve comunicazione
coll' Austria, mediante i piroscafi da Trieste* [4]. È chiaro:
ei desidera che il regno di Napoli (ma non il nostro, come
vedrem poi) faccia le strade sue nè più nè meno che per
le comunicazioni coll' Austria. Quanto alle comunicazioni

[1] Col. 11. — [2] Col. 10. — [3] Col. 11. — [4] Col. 10.

proprie, a quelle tra stato a stato, a quelle di tutti gli stati italiani coll' oriente, coll' occidente o col settentrione, ei non se ne cura, ce ne lascia il pensiero a noi. È naturale, è conseguente, non ci è che dire. Ma è più chiaro tuttavia, più naturale, più conseguente che mai in un altro passo, che perciò vuol essere riferito tutto intiero: « L'autore » (cioè voi, il Petitti) « s'inganna pure proponendo una « strada ferrata da Ancona per Sinigaglia, Pesaro, Rimini, « Forlì, Bologna, Modena, Parma, Piacenza, ecc., su cui « dovrebbe accorrere il commercio orientale. Egli stesso « nella sua conclusione asserisce d'aver espresso parecchi « pii desideri, e noi annoveriamo tra questi il suddetto « progetto, dacchè tutte quelle città coi territorii vicini non « mantengono tra loro un vivace commercio ed a causa « dell' uniformità dei loro prodotti le marche e le legazioni « cercano effettuare lo spaccio del loro sopravanzo e la « compra del loro occorrente, mediante i propri porti, « come fanno i ducati di Modena, Parma e Piacenza, me- « diante il Po in Venezia e Trieste. La questione vitale per « questi paesi non consiste nella progettata strada ferrata, « ma sibbene nel miglioramento della navigazione sul « Po.[1] » Oh! qui ci scusi l'A. dell' articolo; noi approfittiamo più che mai della licenza benignamente dataci di guardar la questione dal nostro punto di vista piemontese, italiano, non austriaco, come ei vorrà chiamarlo; e noi speriamo che, e le marche e le legazioni lungo il mare e i ducati lungo il Po, non istimeranno che il mare o il Po sieno ragioni di non fare le strade ferrate; che l'une e gli altri stupiranno anzi di questa ragione novissima, non data, ch'io sappia, nè in America, nè in Inghilterra, nè in Ger-

[1] Col. 10.

mania, Belgio o Francia, dove si fanno e disegnano tuttodì strade ferrate, lungo le marine, strade lungo i fiumi e vi si spendono milioni e bilioni; noi speriamo che le marche, le legazioni, e i ducati prenderanno siffatto consiglio, siffatta esclusione d' una delle più utili, d' una che è la più facile fra le linee italiane, d' una che passerebbe per le popolazioni più folte, come non più che un eccesso di quello zelo, di quel sistema esclusivo che è così candidamente professato dall' A. dell' articolo del Lloyd e dell' Osservatore Triestino.

Ma lasciamo le citazioni quantunque curiose possono essere, e facciam brevemente una comparazione che potrà parer forse anche più interessante; la comparazione dico del sistema vostro, o piemontese, e di quello dell' Osservatore o del Lloyd, come che l' A. dell' articolo li voglia chiamare tutti e due. — In questo, nell' austriaco (mi duole di non poter qui porre una carta dimostrativa che farebbe chiaro, e, direi quasi scandaloso il confronto), nel sistema austriaco s' avrebbe dunque: 1° La strada Austro-Lombardo-Veneta che verrebbe da Vienna per Bruck a Trieste, Venezia e Milano; ottima strada che l' A. ci assicura dover essere finita (da Venezia a Milano) nel 1848; assicurazione che noi accettiamo molto volentieri, e sulla quale vorremmo esser da tanto da eccitare l' attenzione, e quindi l' operosità, l' emulazione, la premura, la fretta stessa dei principi italiani [1]. 2° Una strada da Bruck a Salisburgo [2] che l' A. promuove, che egli dice possibile od anzi facile; e che, secondo l' intendimento di lui, dovrebbe servire a quella pronta, rapida, unica comunicazione tra l' Oriente e l' Inghilterra, che egli chiama Waghorn-

[1] Col. 1, 2, 3, 4, — [2] Col. 5, 6, 7, 8.

Lloyd, e ch' ei mette in opposizione a quella di Marsiglia ch' ei chiama Morning-Herald-Guizot [1]. Nè ci porremo noi al calcolo delle miglia o dell' ore di queste due comunicazioni rivali, su cui rimarremo per ora indifferenti, posciachè l' una non è italiana per nulla, e l' altra non l' è, che per la breve salita da Trieste ad Adelsberg. 3° Una strada da Salisburgo, su per l' Inn, Landeck, Flisch e la Valle del Leck [2]; della quale c' importerebbe anche meno, se non che ci par curiosissima l' esclusione ivi data a quella strada del Tirolo o di Val d' Adige, che alcuni credevano buonamente doversi aprire dal governo austriaco; ma che l' A. (se l' intendiamo bene) mostra nociva agli interessi, alle contingenze militari di quel paese. 4° All' incontro, un' altra strada, un solo secondo passaggio delle alpi, è accenato dall' A. per Como, Chiavenna, o Coira [3]; e qui quantunque (sempre colla permissione dataci d' essere piemontesi) noi potessimo vedere una rivalità alla strada Sardo-Elvetica di Lugano e Coira; tuttavia, perchè ci vantiamo d' essere non solo piemontesi, ma italiani, noi accetteremo molto volentieri la proposizione, l' augurio di questo secondo passaggio proposto dall' A. dell' articolo. Noi siamo di tale scuola economico-politico-strade-ferrate (ci si perdonino queste accozzature un po' lunghe, ma comode, ed alla tedesca, usate particolarmente dall' A. a cui rispondiamo); noi siamo di tale scuola economica, che crediamo sole nocive le rivalità delle strade ferrate parallele e vicinissime; utili l' une all' altre tutte le strade non parallele e vicine, tutte le diramazioni; che vedremo dunque volentieri quella da Coira a Como, purchè (ben s' intende) per far quella non s' impicci, non s' impedisca, non si rovini

[1] Col. 11. — [2] Col. 8. — [3] Col. 10.

quella Sardo-Elvetica, la quale domandiam licenza di desiderar non sola, ma prima, e di promuovere così lealmente, equamente. — 5° L' A. propone una comunicazione diretta da Bologna a Ferrara; senza passar per Modena come proponete voi [1]. E qui perdonate, se mi accosto sinceramente al vostro avversario, e lascio voi. Qui è il solo luogo dove mi paia aver ragione egli contro a voi. Andiamo per la strada più diritta, in istrade ferrate come in ogni cosa. È modo solito vostro; lasciatelo seguire anche qui. — Del resto, qui appunto, qui subito apparisce la strettezza, e, se mi si permetta dire ciò che non saprei dire altrimenti, la miseria del sistema dell' A. dell' articolo. Quella Bologna ch' egli, a ragione, vuol direttamente unir con Ferrara, non sarebbe, in suo sistema, se non una stazione della strada da Livorno a Venezia, comunicazione tra il Tirreno e l' Austria, sempre l' Austria, esclusivamente l' Austria; Bologna non sarebbe più ciò che la natura l' ha fatta, ciò che fu da duemila e più anni prima che si parlasse di strade ferrate, città centrale, crocicchio, quadrivio tra il Tirreno, l'Adriatico, il mezzodì e il settentrione d' Italia, tra la lunga marina Adriatica e la lunga valle del Po! Nè aggiugneremo altro. I Romagnoli, e i Marchigiani non son tardi d' intendimento; e il governo pontificio dicesi destato finalmente anch' esso alle presenti materie. Questa menomazione di Bologna, questo annullamento di tutta l'Italia Orientale, spettano ad essi primamente, specialmente, e notevolissimamente. — Per ciò che spetta a noi occidentali Piemontesi, saremo anche più brevi, ci contenteremo delle semplici e curiose parole dell' A. « Nemmeno s' affretterà il governo « austriaco di concedere un' unione colle strade ferrate

[1] Col. 11.

« Sarde » [1]; il che con quel che segue ci sembra voler dire, che quel governo non farà o farà al più tardi possibile le comunicazioni tra Milano e Sesto Calende, Milano e Pavia; lascerà ben istaccate le strade sue dalle Piemontesi; ben isolate queste e da Sesto Calende, e da Pavia, e da Bologna e dal resto della penisola, della patria italiana. Qui sarebbe soverchia ogni spiegazione, qui vien meno ogni ammirazione. Qui sì, che ringraziamo lo scrittore. *Habemus confitentem reum.* E poi dicano alcuni, che non giovano le discussioni!

Ed ora poniamo a confronto il sistema vostro o piemontese, o italiano che sia; e in poche parole, posciachè chi ne voglia più ha il vostro libro intiero. — Salvo quello, che a me sembra sbaglio vostro di Bologna e Ferrara, tutto il sestema da voi svolto è largo e generoso, entra in quell' economia politica, che non è nuova per vero dire nella scienza, ma che non fu instaurata nella pratica così bene mai, come dall' ultime e magnifiche proposizioni di Sir Robert Peel alla nazione inglese. Lasciate dire, voi pure avete data la vostra contribuzione a tale scienza e pratica.

Voi non escludeste, non isolaste il sistema austriaco, come le due gazzette austriache vorrebbero escludere, isolare il sistema piemontese. Voi sapeste veder l'Italia qual' è in natura: una lunga penisola, con un larghissimo istmo, politicamente diviso in due stati, il piemontese e l'austriaco, l' occidentale e l'orientale. La quale e i quali considerando voi sotto il rispetto economico solamente (che tale è l'istituto del vostro libro) voi sapeste vedere utile, necessario alla penisola, aver aditi, uscite nelle due parti dell' istmo, nella occidentale, come nell' orientale. E voi proponeste

[1] Col. 10.

così non solamente la strada I[a] orientale per Trieste e Bruck, e via via, quante si facciano al di là; ma una II[a] per il Tirolo che l' A. quantunque austriaco non vuole. E proponeste la III[a] per Como, Chiavenna, Coira, non meno che la IV[a] Sardo-Elvetica. E lodaste giustissimamente il V°. e forse massimo de' passaggi dell' Alpi (taciuto nelle due gazzette mentovate), quel di Susa, Bardonneche e Modane; che ognun sa studiarsi fin dall' anno scorso, che si farà in qualunque modo, a qualunque costo, certamente per poco che se n' intenda, come credo sia il caso, la somma importanza. — E finalmente voi avete pur accettata l' idea d' un ultimo e VI° passaggio per Ceva, Albenga e Nizza al mezzodì di Francia. — Non è dubbio : questi sei passaggi formerebbero un bello, largo e compiuto sistema di comunicazioni dell' Italia coll' estero attraverso le Alpi. — Nè è men largo il vostro sistema rispetto all' interno. Voi avete ammesse e desiderate tutte le comunicazioni tra noi e il regno Lombardo-Veneto; ammesse e desiderate quelle tra noi e i ducati di Piacenza, Parma e Modena, e quindi le legazioni e le marche, quelle comunicazioni rigettate le une e l' altre così candidamente dall' A. dell' articolo. E voi avete ammessa la strada tra Bologna e Firenze, non solamente per far comunicar l' Austria col Tirreno, ma per dare una seconda comunicazione longitudinale tra la penisola superiore e la media; e voi avete poscia desiderato che ella si prolunghi a Roma, Napoli e di là alla punta Sud-Est della Penisola, dando così l' autorità del vostro nome e della vostra discussione, alla proposizione fatta già, di tutta intiera questa linea longitudinale, di tutta intiera questa grande arteria della Penisola.

Qui parlano i fatti; si paragonino i due sistemi, che noi chiameremmo più modestamente del *Lloyd* e vostro, se non

che l' A. dell' articolo sembra volerli chiamare Austriaco e Piemontese (il che accettiamo), e che si chiamerebbero forse meglio ancora sistema esclusivo e sistema de' comuni interessi italiani. Sieno pur giudicati i due sistemi dagli imparziali, o dagli interessati. Noi non sapremmo dire quale dei due giudizii sia da noi più desiderato.

E così basti per oggi.

Il paragone istituito mi par tema sufficiente a una lettera od articolo di giornale. Tornerem forse un' altra volta alle probabilità, alle utilità della grande arteria dalla punta Sud-Est alle Alpi, Nord-Ouest della nostra penisola; alla comparazione delle tre vie che saranno certamente un dì tra l' Europa Occidentale e l' Oriente.

Mi protesto, ecc.

CESARE BALBO.

VI.

Interessi concordi del porto di Genova, della Svizzera e dello Zollverein germanico.

(Dall' Eco dei giornali),

LETTERA AL DIRETTORE DELL' ECO.

Signor Direttore.

Compiego alla signoria vostra un articolo a stampa del quale Ella riconoscerà a prima giunta la opportunità e l'importanza; pare a me che si possa dire una sensatissima appendice alla lettera del Balbo sull' articolo assai noto del Lloyd Austriaco, la quale venne stampata, non ha guari, su questa Gazzetta, non che su quelle di Torino e di Chambery. L'autore del detto articolo, che in fatto di cose economiche non patisce rivali nello stato e va fra' più rinomati d'Europa, nel caso della riproduzione da noi di tale suo scritto, avrebbe desiderato aggiungervi alcuni riflessi sulla direzione da darsi al nostro commercio, a fine di metterlo in armonia colle sorti novelle e prosperose, che sembra prepararle l'attuale movimento economico. Que' riflessi tutti di una così evidente giustezza, che non può lasciar luogo a discussione, penso che sia mio debito di qui toccarli appena, persuaso che il buon senso de' miei concittadini ne vedrà anche senza commenti la vitale importanza. 1° Urgente necessità di una ben intesa educazione economica commerciale, fondata sulle dottrine che ora prevalgono. 2° Necessità di consacrare gl' ingenti capitali

nostri, più che non sono di presente, all' estensione della navigazione di lungo corso e speculazioni di concambio, che mercè di quella possono farsi, delle derrate e merci di Europa e del Levante colle produzioni dell' America e delle Indie senza ristringerli troppo alla commissione ed alla provvista di generi che ci necessitano. 3° Essere necessario il riflesso che le ricchezze accumulate dall' antico commercio genovese si devono ripetere dal primo genere di traffico e non dal secondo meschino e male rispondente alla singolare energia ed intraprendenza del genio Ligure, capace, tanto più se non gli manchino i mezzi pecuniarii, di levarsi a' sublimissimi voli. 4° Doverci persuadere, che quando col benefizio specialmente d'una educazione accomodata ai tempi, venisse a sentirsi forte fra noi il bisogno dell' associazione, nessuna impresa ci tornerebbe impossibile, e potremmo gareggiare se non colle prime, certo almeno colle seconde nazioni commercianti del globo: e specialmente se in fatto di manifatture volessimo trarre profitto dall' acqua, che a dovizia ci versano i nostri Appennini, ad uso di forza motrice. — Insomma che ora il genovese commercio si trova in istato di crisi; e dalla destrezza e prontezza colla quale sapremo volgere a nostro profitto le circostanze ne dipende irremissibilmente o la nostra prosperità o la nostra totale decadenza, gravissimo anzi supremo argomento di meditazione per chiunque ama davvero la patria. La Sardegna di terra ferma, o per mezzo delle strade ferrate in progetto a traverso la Svizzera e la Savoia si farà parte non piccola del gran commercio Europeo, o ne sarà tagliata fuori da Marsiglia e da Trieste, nostre formidabilissime rivali. L' oculatissimo e sollecito nostro governo ci anima e ci sprona; spetta a noi di secondarne e coll' opinione e colla pecunia gli sforzi. Quella che ora si agita e che sarà fra poco decisa, è quistione per la condizione economica nostra o di

vita o di morte; onde ogni indugio da parte di chi può portare una pietra all' edificio commerciale che vuolsi costruire, dovrebbe essere reputato gran fallo.

Gradisca, signor Direttore, l'espressione della sincera e profonda stima, colla quale mi pregio di protestarmele.

Devotissimo Servitore,

MICHELE EREDE.

Ne' presenti, come nei prossimi rivolgimenti del commercio generale, derivanti dall' apertura di tante strade ferrate, sì nell' Italia che oltremonti, il pensiero degli speculatori che partecipano a detto commercio, od intendono col tempo di associarvisi, debbe accuratamente ed imparzialmente avvertire a quelle tendenze utili e notevoli, le quali facilmente si appalesano da fatti sì privati che pubblici, atti a migliorare od a deteriorare la condizione commerciale de' luoghi dove esercitano il proprio traffico; — e siccome la prosperità di siffatta condizione eminentemente interessa anche i governi di que' luoghi, perocchè sola, specialmente ne' tempi che corrono, essa può renderli quieti, potenti e veramente indipendenti da qualsiasi dannosa e meno dicevole estera influenza, meglio di ciò che vi riesca la forza militare; così anche i reggitori di quegli Stati hanno un grande interesse a studiare quelle tendenze e que' fatti ond' esse si mostrano palesi, per meglio provvedere a seconda de' medesimi, in quella pacifica gara di progressi civili, la quale è, la Dio mercè, sottentrata alle contestazioni per cui molti popoli, a vicenda dilaniandosi, conducevano altre volte l'attuale e le future generazioni a certa rovina.

Fra le molte benefiche conseguenze di que' rivolgimenti, che il mutato più facile, più pronto e men costoso corso

de' trasporti debbe produrre, vuolsi annoverare il sicuro trionfo della vera scienza economica. Cotesto trionfo noi lo vediamo finalmente esordire nella Gran Bretagna, onde necessariamente lo vedremo pure rapidamente propagarsi in tutto l' orbe incivilito, mercè della promulgazione successiva della piena libertà de' traffici presso ogni nazione; e mercè dell' intera disdetta data a que' gretti pensieri di rivalità commerciale, che ancora allignano in certi Stati, dove si persiste nello strano errore di credere che si protegga il lavoro nazionale, pretendendo di voler solo vendere altrui i prodotti di questo, senza cambiarli, malgrado il possibile reciproco vantaggio, con quelli d' altri popoli.

Cotesti principj, finalmente riconosciuti presso la nazione più oculata nelle speculazioni del commercio generale, quanto più presto verranno in altri paesi addottati, tanto più pronto ne renderanno il progresso economico ed anche morale. E noi, che reputandoli sempre necessariamente indivisi, all' avanzamento loro da tanti anni consacrammo ogni opera nostra, ci proponiamo in questa breve scrittura di farne l'applicazione alle speciali emergenze del porto di Genova, della Svizzera, e della confederazione doganale germanica. È nostro intendimento di provare che sempre, ma più specialmente nell' epoca di transizione, la quale debbe inevitabilmente succedere dal sistema vincolante, più o meno spinto alle sue ultime lamentevoli conseguenze, a quello di libertà intera, gl' interessi delle tre contrade *sono interamente concordi*, e che, solo da *un pieno concerto* de' provvedimenti loro, come dal *combinato concorso* di ogni privata speculazione in dette contrade fatta, possono queste sperare pieno e fortunato successo.

1° Chi volesse negare già succeduti alla prosperità commerciale del genovese emporio più danni per la nociva concorrenza che le fanno Trieste e Marsiglia, poste entrambe in mi-

gliore condizione di luogo, negherebbe cosa di per sè troppo evidente.

Chi volesse negare che cotesti danni possono vieppiù aggravarsi coll' apertura d'alcune strade ferrate lombarde non corrispondenti a quelle dello Stato Sardo, ed anche con l'accelerata navigazione del Po, negherebbe del pari cosa fatta ormai non dubbia. Conciossiachè sappiamo che l'impresa Mocenigo e Compagni è riuscita recentemente a portare dal porto franco di Venezia, *senza alcun travaso,* ed *in soli quattro giorni,* pel mare, pel Po, pel Ticino e pel canale pavese due barche ferrate della grandezza del detto canale, condotto fino a Pavia da un rimorchiatore della forza di 60 cavalli. Sicchè il viaggio per cui occorrevan prima a risalire il gran fiume *giorni 40, è ridotto a 4*. Ora che queste due circostanze, di negata corrispondenza delle vie ferrate lombarde e sarde, e della decupla velocità della navigazione del Po risalito, non siano per riuscire dannose a Genova, non occoron molte parole a spiegarlo, ed il meno illuminato degli speculatori del suo emporio, facilmente riuscirà certo a comprenderlo, come intenderà del pari ch' esse circostanze sono affatto indipendenti dalle determinazioni dello Stato sardo, che solo può con provvedimenti indiretti attenuarne le conseguenze fatali pel traffico genovese, sostituendo altre relazioni a quelle che si potrebbero perdere, cessando parte del transito da Genova a Milano.

È noto che questo transito (il quale checchè si faccia, per certe merci più care, sarà sempre più conveniente ove traggansi quelle da Genova, che da Trieste o da Venezia) per certe altre non consumabili in Lombardia, ma procedenti oltre pello Spluga (posciachè andò a vuoto compiutamente il tentativo fatto con inutile dispendio della strada del S. Bernardino), si farà perdente per Genova, quando possano da Trieste e da Venezia a Milano ed a Chiavenna giungere più rapidamente e

con minor spesa i trasporti. Gli utili adunque ricavati da Genova pel transito avviato allo Spluga sono innegabilmente minacciati (a che serve il negarlo?), e conviene pensare seriamente ai succedanei. Cotesti succedanei non poteva più chiaramente accennar al commercio di Genova il governo sardo, che colle patenti del 18 luglio 1841, che stabilirono la linea ferrata da Genova al lago Maggiore, e colle successive del 13 febbrajo 1845, le quali dichiararono che il governo farebbe a sue spese le linee da Alessandria a Genova, a Torino ed al detto lago, ond' essere, colle abbassate tenuissime tariffe, in grado di resistere alla concorrenza fatta dagli emporii francese ed austriaci al porto di Genova.

Le determinazioni successivamente date per gli assegnamenti di fondo, e pel pronto appalto delle opere, mercè delle quali si potrà andare nel primo semestre 1848 colla via ferrata a Serravalle di Scrivia da Torino, e nel primo semestre del 1850, a Genova, anche dal lago Maggiore, dimostran che non furon quelle vane dimostrazioni, sibbene serii provvedimenti fatti a pro del genovese emporio.

E viepiù dimostra quella intenzione di beneficare Genova e Torino l'altra ardita determinazione concepita da perforare le Alpi di Bardonèche a Modane, onde (scansato il Moncenisio) Ginevra, Lione e tutta la Francia non avessero più ostacolo alcuno alle pronte e facili relazioni coll' emporio preallegato. Se questa determinazione indispettì qualche corto intendimento di gretto municipalismo, e lo spinse a men dicevoli sfoghi, essa fu altamente benedetta da tutti coloro che vedono la prosperità futura della patria italiana, non nel solo progresso esclusivo dell' umile casolare ove nacquero, o del ristretto cerchio della propria provincia, od al più dello Stato cui vivon soggetti, ma sibbene nel progredimento conforme dell' intera penisola, e specialmente nel bando dato ad ogni

rivalità municipale. Ciò sia detto con buona pace di certi liberali di nuovo conio, i quali vorrebbero perpetuare coteste rivalità, acciecati come sono da eccessivaa vidità, o da incomposta vanità, o da erronei principj economici.

2° Le determinazioni del governo sardo furono così bene intese, che tosto nacque il progetto di legare il lago Maggiore al lago di Costanza pel val di Blenio, il colle Luckmanier, ed il val di Reno; e tosto pure si ordinava una società ligure-piemontese-svizzera, la quale offriva ai tre cantoni, del Ticino, de' Grigioni e di S. Gallo d'assumere la bella impresa.

Basta gettare uno sguardo sur una carta geografica indicante le vie ferrate dell' Europa intera, così fatte, come progettate, pubblicata a Brusselle nel 1845, per convincersi che, una volta compiute le linee italiane verso Genova, verso Ancona e verso Brindisi, *la più diretta linea retta d'esse*, che porti al punto marittimo del Belgio per cui si va a Londra, è quella *che passerebbe pel Luckmanier;* onde scorgesi cotesta via chiamata a certa fortuna.

Nè perciò debbe sorprendere che qualche emulo, illuso ancora dagli errori economici di cui sì nobilmente e sì coraggiosamente facea pubblica abnegazione il cavaliere Roberto Peel, e inquietato da quelle determinazioni, cercasse recentemente di denigrare coloro che le promossero ne' propri scritti; mentre altri, da uguali opinioni animato, tentava di scoraggire gli speculatori che voleano concorrere all' impresa, e di sedurre sulla pretesa sua sconvenienza con ispeciosi argomenti que' governi che doveano colle proprie concessioni permetterla.

Voleasi insomma da costoro con modi subdoli e poco degni della pubblica morale far andare a monte il progetto.

Per buona ventura la Liguria, il Piemonte e la Svizzera hanno ancora ottimi cittadini, troppo illuminati per non ve-

dere l'insidia, e per inciamparvi, col non secondare il sì bello ed utile divisamento con tutti que' modi leciti ed onesti i quali, lasciando agli altri pienissima libertà d'accennare ad ugual scopo, credono però doverlo tanto più fare *per conto proprio*, quanto è perciò evidente *il fine privato* altrui d'*impedirlo*, col solo intendimento di *primeggiar su tutti* nel mercato della concorrenza, che noi vorremmo invece vedere *a chiunque aperto e libero*, e non usurpato mai più con ingiusto privilegio da *un solo emporio* o da *una sola nazione*[1].

Un tale sistema, ormai seppellito là dove più regnava, debbe successivamente morire dovunque; e guai a quel popolo ed a quell' emporio che s'ostinerebbe in esso! Se noi fossimo abbastanza cattivi per augurar male a coloro che ci si mostrano così palesemente avversi, noi certamente non potremmo far altro che desiderare di vederli confermati in cotesti principj erronei di politica economia; ma siccome in vece a tutti i trafficanti d'ogni nazione siamo favorevoli, persuasi, come pur siamo, che dal libero traffico loro debbe

[1] Di fatti il Governo del Cantone Ticino, dopo i decreti di concessione emanati dal Gran Consiglio per le due linee ferrate dal lago Maggiore al Lukmanier, e da Bellinzona al confine lombardo per Lugano, li 19 gennaio p. p., poneva il 21 febbraio corrente fuori di ogni dubbio le due concessioni. E il Gran Consiglio del cantone di San Gallo con grandissimo favor di suffragi accordava alla società ligure-piemontese-svizzera la concessione per la prosecuzione della strada ferrata fra' due laghi nel suo territorio. Altrettanto sperasi che farà l'illuminato Gran Consiglio del cantone de' Grigioni, raunatosi ieri l'altro per questo obbietto; avendosi le più fondate ragioni di credere che quei degni rappresentanti degli interessi della Svizzera sapranno scorgere l'insidia che l'interesse particolare o quello straniero tendono al pubblico bene con gli altri progetti, posti in campo unicamente per impedire la gran linea dei due laghi, e privare la Svizzera, e con essa l'Italia e la Germania superiore, di un tanto beneficio (26 febbraio 1846).

derivare il vero tornaconto comune, così noi preghiamo il Cielo che apra ad essi pure gli occhi, come già gli aperse alla nazione inglese, ed osiamo sperare che, dotati come sono di buon criterio molti fra loro che tuttavia persistono a non veder la luce, poco tempo ancora ne andrà prima che si faccia pure palese la conversione loro.

Intanto, mentre confortiamo i Liguri, i Piemontesi e gli Svizzeri a mostrarsi sempre animati da principj della libera concorrenza, accogliendo qualsiasi proposta di facilitati scambi, e di più brevi, più pronti e men costosi congiungimenti che venisse loro fatta, o promuovendola i primi quando credessero poter fare con fiducia di buon successo; noi li confortiamo tanto più a non desistere menomamente dall' ideata impresa della linea da Arona al lago di Costanza, perchè da essa il porto di Genova sarà grandemente vantaggiato, e più ancora i tre Cantoni svizzeri menzionati del Ticino, dei Grigioni e di San Gallo, come quelli di Appenzello, Zurigo, Lucerna, Basilea, ed altri ancora; tutta la Svizzera insomma, la quale si vedrà così salvata dal pericolo che le sovrasta di perdere ogni transito.

Difatti se la Svizzera fosse ridotta a corrispondere coll' Adriatico e col Mediterraneo *pel solo passo dello Spluga*, che noi siamo ben lontani però dal voler proscrivere, purchè non sia *solo* ed *esclusivo*, ognuno agevolmente comprende, che se conserverebbe l' appulso di quelle merci e derrate che son necessarie *alla propria consumazione* (le quali riceverebbe però ancora aggravate dalle maggiori spese di due linee di dogane aggiunte), *fra poco tempo perderebbe il transito, anche in quel punto estremo* d' essa di quelle merci o derrate che vanno e vengono da e per la Germania Meridionale almeno. Perocchè, terminate una volta le strade ferrate che da Venezia e da Trieste metteranno a quelle delle due Germanie,

sì meridionale, che settentrionale, è facile presumere che men favoriti saranno i transiti per la Svizzera; laonde questa rimarrebbe segregata dal generale commercio. E trovandosi posta *per ogni verso* nell' assoluta dipendenza d' un solo suo potente vicino, ne potrebbero derivare gravissime conseguenze anche politiche per essa.

Gli argomenti fin qui discorsi sembrano dimostrare a chiunque voglia imparzialmente giudicare la questione, che i passi ordinari del San Bernardino, del San Gottardo, del Sempione e del Moncenisio *interessano la Svizzera quanto Genova;* e che, di più, l' una e l' altra hanno sommo interesse al buon successo delle due imprese ideate di trasforare l' Alpi tra Bardonèche e Modane, come tra Locarno e Coira pel *Luckmanier*. Ora vediamo se uguali interessi non ha pure lo *Zollverein* od unione doganale germanica, potente ed avveduta confederazione, ideata dal buono ed illuminato genio prussiano. La quale confederazione annullò, grazie al cielo, a nome degli interessi economici, tutte le abili resistenze fatte nascere da coloro cui men piaceva la compita fusione della Germania, che non vollero perciò fin quì accostarsi all' unione doganale d' essa, alla quale però essi dovranno, un dì o l' altro, associarsi, se, come speriamo, prevalgono le dottrine di cristiana fratellanza, anche nel rispetto economico, predicate dal cavaliere Roberto Peel, non quelle di emulativa concorrenza promosse dal dottore Litz nello *Zollverein Blatt*. Sul conto di codesto scrittore noi siamo ben contenti di poterci ricredere; perchè, se ignari della lingua tedesca e indotti in errore da un giornale francese, altrove non esitammo a lodarlo, più nol faremo ora, che meglio siamo informati dei principj esclusivi di proibizione e di protezione ch' esso sostiene; ai quali principj fortunatamente però osta l' illuminato governo prussiano, finora, se non del tutto, almeno in gran parte ne' congressi dell' Unione.

Gli errori del dottore Litz e compagni derivano dal porre mente alla soverchia produzione dell'industria manufatturiera tedesca, la quale, vedendo la concorrenza della produzione inglese e francese invadere non solo i mercati esteri, ma anche quelli interni, vorrebbe assicurare in questi il vantaggio ai fabbricanti nazionali, ed accrescere l' uscita della produzione sua viepiù al di fuori.

Quanto all' intenzione, essa non può che lodarsi; ma quanto al conseguire lo scopo, noi rimandiamo i lettori di buona fede alla ritrattazione solenne di Roberto Peel, ed agli argomenti degli economisti inglesi e francesi, finalmente convertiti alle dottrine della buona scuola italiana, da tanti anni da noi e da molti altri nostri concittadini professate.

Ora che queste dottrine e le divisate imprese di più pronte e più libere, come di men costose comunicazioni dello Zollverein coi mari Adriatico e Mediterraneo, assicurano all' Unione germanica *più sbocchi* verso di essi e dell' estremo Oriente, a vece degli *scarsi scali* del mare del Nord, niuno vi ha certamente che possa contenderlo; e che questo notevolissimo aumento di scali, facilitando l' importazione delle materie prime necessarie alle manifatture germaniche, e l' esportazione de' soprabbondanti prodotti di queste, non sia per riuscire ben più profittevole delle dottrine del dottore Litz, ognuno pure non durerà gran fatica a comprenderlo. In fatti se le rappresaglie proibitive chiuderan l' accesso alle merci estere in molti Stati dell' Unione, non l' apriranno alle germaniche altrove sicuramente; quando, invece, la libera importazione ed esportazione, *senza l' incontro d' alcuna linea doganale*, assicureranno un grande ed utilissimo aumento di traffico della Germania coll' orbe intero.

Questi brevissimi cenni sembrano farci lecito di conchiudere, che lo Zollverein è, quanto la Svizzera e gli Stati Sardi,

eminentemente interessato al felice successo delle due imprese di spianare l' Alpi negli accennati punti fin qui discorsi, e noi crederemmo far grave ingiuria ove supponessimo che il tanto illuminato governo prussiano, come quelli tutti dell' unione doganale germanica, specialmente di Baviera e di Baden, non secondassero quella delle due imprese la quale, perchè non assunta dai governi, ma conceduta all' industria privata, più abbisogna di concessioni. Crederemmo poi fare ancora più grave ingiuria a' due Cantoni svizzeri, a cui recentemente il giornale *La Parola libera* di San Gallo consigliava provvedimento il quale farebbe sicuramente *andar a monte* l' impresa: perocchè, ove il modo in cui venne suggerito il divisamento non bastasse *a far conoscere l' insidia*; l' avvenire di tale determinazione sopra enunciato, quando le finite strade germaniche permetteranno *di fare a meno dello Spluga*, basterà, lo speriamo, a far giudicare il progetto.

Termineremo questo scritto dicendo: *essere interamente concordi gl' interessi del porto di Genova*, *della Svizzera*, *come dello Zollverein*, *adesso come sempre anche in futuro;* e, raccomandando ai Genovesi, Piemontesi e Svizzeri *di stare uniti nel comune divisato,* non esitiamo a dichiarare loro che sarebbe ad essi, e più ancora ai primi ed ultimi *fatale* qualunque discordia che l' emula concorrenza riuscisse ad introdurre fra loro, perchè deriverebbe da essa la certa rovina d' ogni loro traffico.

VII.

Un serio esame di Michele Erede.

(*Dall'* Eco dei giornali.)

Chi prima non pensa
In ultimo sospira.

Col titolo : *Osservazioni sulle strade ferrate in relazione alla posta delle Indie Orientali*, il Lloyd Austriaco e l' Osservatore Triestino hanno in sostanza esaminato la quistione, come appunto dicono « cosa deve fare l' Austria per non seguire ciecamente questo torrente (la straordinaria attività commerciale ed industriale dell' Europa odierna), ma anzi impadronirsene » alla soluzione del quale problema vollero farsi condurre dalla discussione di due oggetti che dissero riguardarli più da vicino, le strade ferrate, cioè da Bruck a Salisburgo, ed il libro allora allora pubblicato dal Conte Petitti.

Sul primo di questi oggetti, que' giornalisti concludono, che la strada ferrata da Trieste per Bruck, Salisburgo, Monaco, Augusta effettuerebbe la più breve comunicazione colla Germania.

Sul secondo, dopo avere osservato che il libro del Petitti è buono ed istruttivo specialmente pel Pubblico italiano, lo credono però scritto in favore della Sardegna e precipuamente di Genova. Dicono desiderare una strada a rotaie da Napoli a Manfredonia *come la più breve comunicazione coll' Austria, mediante i piroscafi da Trieste*. Vorrebbero che

da Bologna una strada ferrata andasse per Ferrara al Po, dove questa, mediante un ramo della strada da Rovigo a Padova, s' unirebbe alla Lombardo-Veneta, e pel Friuli alle strade austriache ed a tutte le tedesche sino al mare del Nord ed al Baltico, quale comunicazione essi predicano la più naturale e sicura. Quindi dicono, che intanto il Petitti propone l' unione colla strada Lombardo-Veneta, invece da Bologna per Modena e Ferrara, in quanto vorrebbe togliere dall' Austria la grande comunicazione suddetta tra l' Italia e Germania, ed attirarla per la Svizzera e Genova.

Affermano che il Petitti s' inganna proponendo una strada ferrata da Ancona per Senigaglia, Pesaro, Rimini, Forlì, Bologna, Modena, Parma, Piacenza, ecc. su cui si dovrebbe *agitare il commercio orientale*; ed appoggiano questa sentenza sulla riflessione che tutte quelle città coi territorii vicini non mantengono *tra loro* un vivace commercio, ed a causa *dell' uniformità dei loro prodotti*, le Marche e le Legazioni cercano effettuare lo spaccio del loro sopravanzo, e la compra dei loro bisogni mediante i proprii porti, come lo stesso fanno i Ducati di Modena, Parma e Piacenza, mediante il Po in Venezia e Trieste. Belle ragioni invero perchè sulla strada che propone il Petitti non si abbia ad agitare il commercio orientale! Lasciare che si provvedano le Marche e le Legazioni, Parma e Modena a Venezia e Trieste col mezzo del Po, questo solo piace al Lloyd ed all' Osservatore, e poi dicono che il Petitti scrive in favore della Sardegna e di Genova!

Un' altra franchissima asserzione di que' giornali: « *Ciò che riguarda però il commercio orientale, i naviganti, che lo debbono effettuare, cercheranno gli estremi angoli dell' Adriatico, epperò Venezia e Trieste, da' quali punti le strade ferrate attiveranno in tutte le direzioni l' ulteriore commer-*

cio : » Se non che i viaggiatori a e dall'Oriente passeranno, secondo i fogli triestini, non solo da Bruck e Salisburgo, ma pur anco oltre lo Spluga per la strada Lombardo-Veneta fino a Como, e lunghesso quel lago fino a Chiavenna e Coira ; perchè, secondo un pio desiderio loro, saranno adempite quelle rotaie prima che la strada ferrata sarda aggiunga Coira pel Luckmanier. Insomma vogliono tutto per essi, e ci lasciano supporre che temono alcun poco la nostra concorrenza, locchè farebbe inclinare a credere che l'asserzione del Petitti, essere una strada ferrata, senza interruzione tra Genova e Ostenda, più breve e più sicura d'ogni altra per le valigie inglesi, non sia da loro creduta poco fondata. Che se l'Austria, come il Lloyd e l'Osservatore Triestino si fanno premura di farci notare, ha i suoi proprii porti e la propria navigazione, per cui non è Genova che deve farsi mediatrice del commercio austriaco coll'America ; la Sardegna ha pure i suoi porti e la propria navigazione, e l'Italia tutta meridionale la sua posizione rispetto all'Oriente, dalla quale le dev'esser lecito cavare ogni maggior profitto. Ciò infatti è conceduto da Trieste. « Costruiscano pure la Francia e la Sardegna le loro strade ferrate, esse vi prenderanno parte (al commercio generale) ma il primato rimarrà all'Austria, perchè nessuno può toglierle la più breve via marittima all'Oriente. Questa via marittima è almeno di 40 ore più corta di quella per Genova, e di 50 più breve che per Marsiglia. »

Qui pare che i due giornalisti ci suppongano privi di carte geografiche e di compassi. Infatti, la distanza fra Alessandria e Trieste, secondo la usuale prudente navigazione, non può calcolarsi a meno di miglia 1260. Quella per a Marsiglia, passando pel Faro di Messina e le bocche di Bonifazio, è di miglia 1450 e di miglia 1330 quella per

a Genova. Ora se è vero che il piroscafo l' *Imperatore* abbia fatto il viaggio da Alessandria a Trieste in circa ore 150, medio fra l'andata ed il ritorno, avrà corso miglia 8 4/10 per ora, e perciò la differenza di miglia 70 in danno di Genova, sarà percorsa da un piroscafo di eguale forza in ore 8 circa, e quella di miglia 190 in danno di Marsiglia in ore 22 circa [1].

[1] Se fate centro sur Alessandria, con un raggio che vada a Trieste, toccate pure Livorno; ciò prova appunto che tra Genova e la sua rivale non vi è altra differenza che di 7 in 8 ore di Piroscafo; ma in più mesi dell'anno questa differenza è compensata dal navigare difficilissimo del golfo adriatico; su ciò solo pertanto è fondata rimpetto a Genova, la credenza del Lloyd e dell'Osservatore Triestino, che l'Austria possa inviare il commercio generale per i suoi stati! È per altro osservabile a questo luogo una innocente maliziuola de' due giornalisti. Essi parlano di comunicare colla Germania a mezzo di Venezia, e paragonano questa via con quella di Genova, trovando che la prima è più lunga per giungere a Coira di metri 6000, i quali, a confronto della maggior lunghezza del viaggio marittimo per noi, da essi asserita troppo francamente, come vedemmo, di ore 40, certo non sono osservabili. Ma oltrechè non devesi tenere punto per esistete alcuna differenza di viaggio fra Genova e Venezia o Trieste, come si è qui sopra mostrato; bisogna osservare che la via di Genova ha, per le lettere, i viaggiatori e le merci a destino della Francia superiore, una parte della Svizzera, ecc. l'inapprezzabile vantaggio di giungere al destino prima che il piroscafo sia giunto a Marsiglia, a cagione del passo delle Alpi fra Bardonèche e Modane, che, secondo l'espressione energica, ma speriamo non troppo lungi dal vero, del sig. Médail, *fera du port de Gênes le premier de l'Europe méridionale*, ed al quale si porrà mano la prossima state. Di questa coincidenza, quasi direi per noi providenziale, i nostri buoni giornalisti non parlarono, perchè amano forse poco il suono che mandano certi tasti a chi profetizza per l'Austria la supremazia commerciale dell' Oriente; ma noi dobbiamo notarla per isgannarli non solo, ma perchè sia celebrata la energia colla quale il Regio Governo, non isgomentato punto dalle difficoltà pressochè innumerevoli d'ogni guisa che si affacciavano, vuole mostrarci come egli bene sappia valutare la preziosità del tempo. Noi fortunati se ne sapremo secondare, per ciò che è da noi, colla alacrità medesima, le savie e veramente paterne sollecitudini!

Ritornando alla osservazione degli avversarii avere apparentemente il Petitti scritto il suo libro in favor di Sardegna e Genova, faremo notare che anche fosse ciò vero, locchè non è, perchè evidentemente il Conte è partito da un'idea più vasta e generosa, da un'idea Italiana insomma; non avrebbe fatto altro come uomo di stato ed economista profondo, amante del suo paese, che proporsi quel problema medesimo ch'essi dicono essersi proposto l'Austria per non seguire ciecamente il torrente della straordinaria attività commerciale ed industriale dell'Europa odierna, ma anzi per profittarsene, di che certo nessuno onesto lo vorrà biasimare. — Ma ciò che prova poi affatto non fondata la opinione che il Petitti scrivesse in solo favore precipuamente di Genova, si è la sua proposta creduta come vedemmo, poco sensatamente, una utopia dai suddetti giornali, di far camminare il commercio d'Oriente da Ancona, Senigaglia, Pesaro, Rimini, Forlì, Bologna, Modena, Parma, Piacenza. ecc.

Che se poi l'egregio economista dà segno di voler favorire più un sistema nell' interesse veramente Italiano, anzichè l'Austriaco esclusivamente, io non vedo che ne possa venir redarguito in buona coscienza nemmeno da un giornalista Triestino.

Del resto, di tutti i dubbii e le insinuazioni dei due periodici più volte nominati, hanno fatto buona giustizia alcuni giornali Svizzeri; il Balbo sulle gazzette di Torino, di Genova e Sciamberì in febbraio p. p., ed il Petitti medesimo su quelle di Torino e Genova a questi ultimi giorni, sebbene indirettamente, ed a proposito delle strade del regno di Napoli; per la qual cosa, ed anche per non mostrare di vedermi capace d'aggiungere alle savissime riflessioni di uomini tanto meritamente riputati in cosiffatte

materie, lascio i giornali di Trieste a lambiccare come si possano ingojar tutto il commercio del mondo, e passo a discutere cogli Italiani, e co' miei connazionali più specialmente in riguardo a quello d' Oriente, su cui avevano un giorno quella supremazia che ora si vorrebbe attirare per via di Trieste la Germania.

« Epperciò qualunque cosa si voglia e possa fare, facciasi quanto prima. Qui non è solamente necessità; è urgenza. In questi anni d' intorno alla metà del secolo 19, forse in questi pochi che restano del quinto decennio di esso, si deciderà il nostro avvenire commerciale, industriale ed agricola, per secoli e secoli. Questi sono gli anni climaterici dell' economia pubblica di tutte le nazioni Europee, ma più dell' Italiana. Li trascureremo noi? Il commercio universale prenderà altre abitudini commerciali; ed ognun sa quanto le abitudini commerciali sieno poi difficili a mutarsi: Ci varremo noi all' incontro di questa nuova e grande e forse ultima occasione dataci dalla Provvidenza? Di questa nostra magnifica situazione in mezzo al Mediterraneo; Di questo nostro trovarci prima nazione Europea sulla via aperta all' Oriente? » Per valercene bisogna che ci occupiamo subito dei mezzi opportuni che sono ora i più urgenti, le strade ferrate.

Questo modo portentoso di comunicazione vuol essere a nostro intendere considerato, commercialmente od economicamente che voglia dirsi, sotto tre diversi punti di vista: Interesse generale Italiano rimpetto al Commercio Universale; Interesse generale Italiano quanto al Commercio Penisolare; Interesse particolare relativamente al Commercio fra vari membri di uno stesso stato. E volendosi da me tralasciare per ora il discorso sugli ultimi due sistemi, dirò solo del primo.

Il Petitti nella sua lettera al Balbo inserita sulla gazzetta di Torino del 30 pp. e ripetuta su quella di Genova d'ieri, dice: infatti niuno potrà contendere, che quando dalle Alpi ad Otranto fosse aperta una *non interrotta* via ferrata, superate così tutte le cause di ritardo, che solitamente incontransi nei mari Adriatico, di Sicilia e di Lione, il passo da Alessandria d'Egitto ad Otranto riuscendo facilissimo, e più sicuramente pronto, ed il viaggio ulteriore lungo le vie ferrate italiane, dovendo presumersi rapidissimo, nè più soggetto ad alcuna eventualità, debbe necessariamente questa direzione ottenere la preferenza su qualunque altra comunicazione fra l' India e la massima parte d'Europa. » Questa è una di quelle verità che non abbisognano di dimostrazione; ma occorrono alcune osservazioni sulla direzione da darsi alla via che vuolsi fare trascorrere dall' Alpi ad Otranto, e sulla scelta di questo punto d' approdo, al quale mostreremo che dovrebbe sostituirsi Brindisi

Fatto adunque punto su questo ultimo luogo, e ritenuto che il Petitti avrebbe proposto già per quello di partenza alla strada del Commercio orientale Ancona, da dove a Senigaglia, Rimini, ec.; sarebbe necessario che da Troja, dove secondo la sua carta convengono le strade di Taranto, Otranto, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Termoli e quella di Napoli, si costruisse un tronco che andasse ad unirsi colla suddetta di Ancona. Or bene, a noi pare che dovendosi mirare allo scopo di raggiungere al più presto quella via, la quale si presenta unica opportunissima, egli sarebbe da seguitare la direzione della costa, partendo da Brindisi, presso a poco, se non esattamente, nella direzione dell' attuale via di Corriere, senza che si avessero ostacoli di momento da superare, e forse assai minori di quelli che s' incontrano nella progettata direzione di Troja. In questo

caso, se si volesse passare sulla costa fino a Manfredonia si potrebbe tagliar fuori il Capo Gargano, passando per la valle del Candelaro e diritto a Termoli; da dove oltre per Vasto, Ortona, Pescara e via discorrendo, quanto più si può diritti, perciocchè non si deve mai dimenticare che per noi si deve giungere presto sul lago di Costanza, e più presto di colui che venendo da Alessandria d'Egitto andasse a sbarcare in Venezia[1]. La qual cosa è immancabile, perchè d'in sulla latitudine di Brindisi a Venezia sono miglia geografiche 430, le quali non si possono percorrere da un vapore in meno di ore 54, tempo bastante a fare che i viaggiatori sbarcati in Brindisi abbiano percorso più di mille cinquecento kilometri di via ferrata[2].

Le ragioni per le quali io preferirei Brindisi ad Otranto per punto di sbarco alla valigia dell'India, sono facili ad intendersi. Otranto ha una piccola baja e nulla più, Brindisi ha invece un porto magnifico. Colla traversia, che sono i venti furiosissimi su tutta quella costa dal N. fino al S. E. non vi si regge all' ancora. Ho detto che Otranto ha una piccola baja ed è vero, perchè non è più di circa 300 tese larga all' imboccatura e solo altrettanto profonda; oltracciò vi è pochissimo fondo, ed a chi viene di levante, secche pericolose, specialmente di notte, minacciano sterminio; Brindisi invece è porto da ogni vento sicuro, e tanto più sarà tra poco, chè per le cure energiche del governo si stà scavando con pontoni a vapore il passo del Canale[3] che mette a que' vasti bacini intorno la città, dove si può stare più

[1] A quest' effetto sarebbe forse meritevole di esame un tronco da Voghera per Novara direttamente.
[2] Che è quanto dire che gl' inglesi siano già a pranzo in Londra.
[3] Già vi transitano bastimenti pescanti dodici e fin tredici piedi.

sicuri che non in qualunque Darsena; nè si opponga la malaria, perchè anche questa collo sgombramento de' bassi fondi va via via mancando. Poi Brindisi è paese di scalo franco dove si avranno sempre in ogni occorrenza maggiori comodi [1]. Dista da Alessandria quanto Malta; a chi vengasi difilato allunga il cammino oltre Otranto di miglia 40; ma ciò può farsi con tempi buoni, altrimenti dovendosi costeggiare fino oltre Corfù la terra opposta, poi la differenza è assai minore; la Bora traversia della costa italiana, si riceve quasi da poppa. Notisi che le coste che si prospettano essendo in quelle latitudini non più di 60 miglia distanti, alcuni fanali a colori, ad ecclissi, costruiti modernamente, per cui sarebbero visibili di mezzo il canale, renderebbero agevolissimo l' approdarvi con qualunque tempo di notte, quanto lo sia di giorno.

Adunque io sono fidente che il provvidissimo governo di Napoli non lascerà passare questa occasione unica di donare a Brindisi la facilità per ridivenire, come osserva anche il Petitti, quello che fu in antico, emporio delle merci d'Oriente, e per cui anzi nel libro sulle strade ferrate lo avrebbe preferto ad Otranto. Ma non solo Brindisi avvantaggerebbe dall' approdo in discorso, perchè tutto il Regno si sentirebbe animato da vita novella, e ne acquisterebbe uno slancio, che non può a gran pezza certo sperare dalle attivate comunicazioni con Trieste a mezzo de' piroscafi, che il Lloyd e l' Osservatore Triestino vorrebbero far giungere in Manfredonia.

Finalmente, tutta Italia è interessata alla realizzazione dell' unico progetto che possa farla rivivere ad una gran parte dell' antico splendore commerciale, e non è credibile

[1] Anche per la più numerosa popolazione.

che, mentre la Sardegna si accinge a domare in due punti le Alpi e forse presto anche in tre, non che l'Appennino; Napoli, Roma e gli altri stati cui premere deve la buona riuscita dell' impresa, con ostacoli infinitamente minori da superare, vogliano mostrarsi animati da poco desiderio per la prosperità e la gloria comune.

Genova, 5 *aprile* 1846.

MICHELE EREDE.

VIII.

Sur una recente determinazione del Governo Napoletano intorno alle strade ferrate del regno.

(Dalla Gazz. Piem. *del* 30 *di marzo* 1846, N. 71.*)*

LETTERA AL CONTE CESARE BALBO.

Torino, 24 *marzo* 1846.

Dopo che in precedente scrittura voi, *(primo che io sappia)* dimostraste l'utilità d'una strada ferrata longitudinale, che mettesse capo d'una parte a Savoia e dall'altra ad Otranto, onde assicurare le pronte relazioni dell'Europa coll'Oriente attraverso l'Italia nostra; adottando siffatto divisamento, colla più intima persuasione dei molti vantaggi che poteano derivare, io ho compreso quella linea nella rete di strade ferrate che ho suggerito nel libro pubblicato per esse.

Nel seguito, presa da voi occasione d'alcune idee pregiudicate, esposte in un articolo del *Llyod* di Trieste del 25 gennaio scorso, pubblicaste nella Gazzetta di Torino il 27 febbraio una lettera a me diretta, ripetuta in molti giornali del paese ed esteri, nella quale, combattendo gli argomenti del foglio triestino, dimostraste ancora, come il restringere le comunicazioni tra i due mari Adriatico e Mediterraneo, ai due soli scali di Napoli e di Manfredonia, ed il non protendere in vece le vie ferrate verso i divisati scali del Jonio, *fosse errore gravissimo*, dal quale desideraste che si tenesse lontano il governo delle Due Sicilie.

Ora mi gode l'animo potervi annunciare, che i nostri voti italiani furono coronati dal più compiuto buon esito, e molto prima ancora, che fosse a noi forse lecito sperarlo. Imperocchè S. M. siciliana, coll'illuminato intendimento che la distingue, emanò decreto del 2 corrente marzo, mercè del quale approvò i capitoli di concessione accordata ai sigg. Melisurgo, Pook e Carvalho (il primo ingegnere napoletano, i due altri negozianti inglesi) per la costruzione di una strada ferrata da Napoli a Barletta.

La concessione è per anni ottanta; regola le tariffe a prezzo minore del 20 p. % di quelle fissate per la strada da Napoli a Castellamare, Nocera de' Pagani e Salerno, conceduta anni sono all'ingegnere francese Bayard; impone l'obbligo del gratuito trasporto della milizia; proscrive i passaggi ad uno stesso livello, quando occorrerà d'intersecare le altre vie ordinarie colla nuova strada; vieta i ponti giranti sui fiumi; vuole, che s'usino carrozze coperte di sopra ed ai fianchi per i posti di terza classe; e che del resto vengano osservate le altre condizioni del contratto già stipulato col suddetto Bayard, tra le quali vuolsi notare quella, che ogni opera e provvista siano dal regio governo preventivamente approvate.

Aggiungo, che i concessionari depositarono un'idonea cauzione in danaro, la quale tornerà perduta a lor danno, se i progetti non saran finiti nel biennio, e le opere non si termineranno negli otto anni.

Ancora, potranno que' concessionarii costituirsi in *società anonima*, la quale avrà sede in Napoli ed a Londra; e quella società dovrà dichiarare inoltre entro due anni prossimi: *se intende prolungare, come gli verrebbe in tal caso conceduto, la via ferrata da Barletta per Brindisi ad Otranto.*

Per tal guisa, in vece di ristringersi al solo congiungimento dello scalo di Napoli con quello di Manfredonia, com' era stato suggerito dal foglio triestino, scorgesi, che l'accorto governo napoletano, badando ai suoi veri interessi di traffico generale, e promuovendo ad un tempo quelli dell' intera penisola, tende ad attuare i progetti di cui voi parlaste *il primo,* nel citato vostro libro, ripetuti di poi nel mio.

Laonde sembra vieppiù fondata la nostra fiducia, che i savii provvedimenti del suddetto governo verranno finalmente secondati negli altri stati italiani, e che l'Italia intera sarà fra alcuni anni intersecata in più sensi dalle nuove vie, con grande aumento e profitto delle sue relazioni commerciali.

Infatti niuno potrà contendere, che quando dall' Alpi ad Otranto fosse aperta una *non interrotta* via ferrata, superate così tutte le cause di ritardo, che sòlitamente incontransi nei mari Adriatico, di Sicilia e di Lione, il passo da Alessandria d' Egitto ad Otranto riuscendo facilissimo e più sicuramente pronto, ed il viaggio ulteriore lungo le vie ferrate italiane, dovendo presumersi rapidissimo nè più soggetto ad alcuna eventualità, debbe necessariamente questa direzione ottenere la preferenza su qualunque altra comunicazione fra l'India e la massima parte d' Europa.

Annunziandovi questa importante notizia, che tanto preme agl' interessi italiani partecipare al pubblico, io mi lusingo che dividerete meco, e con tutti i buoni, la soddisfazione che desta codesto resultato de' nostri voti, e mi protesto, ecc.

PETITTI.

9*

IX.

Delle comunicazioni accelerate fra le Indie e l'Europa.

(*Dall'* Espere.)

Allorquando lo spirito di partito, di rivalità e di concorrenza domina una questione anche di fatto; allorquando un problema qualunque di pratica economia è discusso ed agitato da uomini interessati alla soluzione, di rado avviene la scoperta del vero nel suo matematico risultamento; perocchè nè l'analisi necessaria suol essere completa, nè le discussioni provocate a comprovare l'uno o l'altro assunto sogliono essere condotte con la coscienza e la categorica precisione richiesta a comparare le multiformi opinioni, per discernere fra esse la migliore.

In codesta riflessione che attinge alle naturali considerazioni sovra l'umana versatilità, un sentimento di non lieve diffidenza ci conduceva all' esame della quistione aperta non è guari, sui modi più celeri di comunicazione tra l'India e la Gran Brettagna; questione con accanimento trattata da onorevolissimi campioni, per iscegliere qual punto di abbordo Trieste o Marsiglia.

La diffidenza che muove e moltiplica i dubbj nel cuore dell'uomo, ci spingea a seriamente meditare sui tentati viaggi fra Alessandria e Londra, non come avvenimenti unici dai quali dipendesse l'elezione della migliore linea da tenersi per quelle comunicazioni, ma come elementi di confronto

per indagare la via regolare che a siffatte comunicazioni appresti la desiderata massima velocità.

Per raggiungere la meta con quella convinzione che si desidera da un imparziale osservatore, ragion volea che si esaminassero *a priori* le distanze relative tra Londra ed Alessandria per i proposti stradali di Trieste e Marsiglia onde trarne argomento a determinare la possibile celerità di transito; e senza occuparci di Londra, perchè siede entro Isola, ma supponendo Calais ultimo punto per toccare Londra, trovammo che la distanza è uniforme, cioè 2000 miglia italiane da 60 il grado; tanto per la via di Trieste che per quella di Marsiglia; la sola differenza consiste nell' esservi da percorrere :

Per Trieste... miglia 1400 sul mare e miglia 600 sul continente.
» Marsiglia » 1500 » 500 »

E qui è luogo da notare un' importante riflessione, vale a dire che data fra due linee diverse una eguale distanza da punto a punto, il primato di velocità apparterrà sempre a quella linea per terra, avrà maggiore lunghezza, perocchè mentre coi piroscafi sugli Oceani si ottiene per massima celerità il percorso di 8 miglia per ora, colle strade ferrate si riesce sino a 30 miglia!

Dalle quali cose appare che non essendo tra Marsiglia e Trieste come scali alle accennate comunicazioni, rimarchevole differenza nè di distanza, nè dei modi di trasporto, la questione verrà risoluta in favore dell' una o dell' altra città piuttosto per opera della solerzia dei viaggiatori e corrieri, che per conseguenza di naturali facilità.

Ma se la differenza tra le due vie è minima ed inconcludente, se la bilancia non propende da alcuna parte, se niuna d' entrambo le vie somministra relativa facilità, si

dovrebbe credere, noi riflettemmo, che ambedue peccassero nel difetto di non essere le più rette e perciò le più corte. E il dubbio diveniva certezza esaminando la carta geografica, imperocchè la distanza da Alessandria a Calais in rettilineo si trova di sole 1600 miglia da 60 il grado, quindi di un quarto meno del percorso nei due stradali di Trieste e Marsiglia. Le osservazioni sulla carta succedendosi ci conducevano a ritenere, esservi per le accennate comunicazioni una linea assai più breve, assai più bella, assai più diretta.

La linea che noi prediligiamo ha il gran vantaggio sulle altre del maggiore spazio da percorrere sul continente; essa non iscorre che un raggio di 1720 miglia italiane delle quali 920 sul Mediterraneo ed 800 per terra. Supponendo in queste ultime attivate le strade a rotaje di ferro si impiegheranno al complessivo tragitto :

Ore 115	sui piroscafi.	a ragione di miglia 8	l'ora.
» 35	sulle strade ferrate	» 23	»
Ore 150			

Ore 150 invece delle ore 250 circa necessarie per i due stradali di Trieste e Marsiglia. —

Chi non riconoscerà in questi termini, l'espressione evidente della vera convenienza e dell' assoluta massima celerità? Chi potrà eccepire a cotanta disparità? La cosa ci pare incontrastabile.

Lo stradale che progettiamo è il seguente cioè :

I. — Da Alessandria a Napoli e meglio ancora a Reggio di Calabria, se fosse praticabile, per quindi da Reggio a Napoli.

II. — Da Napoli a Roma, via ferrata già decretata per il suolo Napoletano ed in parte eseguita.

III. — Da Roma a Livorno, via ferrata già decretata per

il suolo Toscano che male a proposito fu censurata dall' ottimo Conte Petitti e che è l'anello necessario alla grande linea italiana.

IV. — Da Livorno a Genova, via ferrata proposta e riconosciuta eseguibile dall' esimio Ingegnere Potenti.

V. — Da Genova a Torino, strada ferrata in costruzione.

VI. — Da Torino a Ginevra, attualmente in istudio ed in prossimità di esecuzione. Veggasi in proposito l'opera del sullodato Petitti sulle strade ferrate italiane.

VII. — Da Ginevra a Parigi e Calais, parte eseguita e parte in istudio od in costruzione.

Nè temiamo andare errati proclamando che tra pochi anni questa sarà la sola via percorsa alle comunicazioni di Egitto e d'Inghilterra, imperocchè niun' altra strada può reggerne il confronto. A questo fine non cesseremo giammai di raccomandare ovunque l'adozione delle vie ferrate ed invocheremo sempre l'intervento simultaneo di popoli e governi per farle introdurre là dove occorre *la congiunzione* di tronchi staccati per formarne non interrotta la linea e la rete.

Le strade ferrate sono, non solamente un vantaggio particolare agli Stati che le posseggono, ma divengono una sociale necessità per le altre nazioni cui può giovare percorrerle, onde giungere a lontanissimi punti; sotto questo aspetto ognuno ha diritto di raccomandarle ed eccitarle anche fuori del proprio paese; nè ci dovremmo adontare se da oltremonte venisse un' impulso a sospingere la più pronta esecuzione delle strade da noi indicate.

E quale beneficio non conseguirebbe l'Italia, oltre l'Europa tutta, dal compimento della sua grande linea ferrata? mentre quelle vie parziali di cui si comporrebbe farebbero potente eccitamento allo sviluppo intellettuale ed econo-

mico della Penisola, questa diverrebbe il veicolo sicuro per congiungere l'India e l'Egitto col settentrione Europeo. Questo veicolo fu segnato già dalla Romana sapienza, e prima di lei dalla natura. — È la via che da Reggio deve protendere a Napoli, a Roma, a Civitavecchia, a Livorno, a Genova, a Torino, a Ginevra, alla Francia, — e infine la via che restituendo all' Italia l'antica floridezza commerciale, la farà risorgere a novella e brillantissima esistenza!

Noi raccomandiamo con calore questa idea al maturo consiglio di chi possa e voglia rendere all' universo ed all' amata patria nostra un segnalato servigio.

Firenze, 29 *Aprile* 1846.

B. P. S.

X.

Strade ferrate italiane.

(Dalla Gazzetta d'Augusta.)

La parte che il Pubblico Italiano prende alla quistione delle strade ferrate si fa ogni giorno maggiore. Lo scritto del Conte Petitti ha destato l'attenzione sotto punti di vista nuovi e sull'importanza dell'oggetto. Paragonando gli articoli dei vari giornali Italiani, si scorge di leggieri, che l'antica gelosia degli Stati d'Italia non è ancora svanita, che gli interessi locali ed i giudizii parziali hanno gran parte nelle discussioni di quella quisitione. Sicuramente egli appartiene a due Reggitori d'Italia, al Re di Napoli ed al Re di Sardegna, il merito di riconoscere più d'ogni altro la necessità e l'importanza delle strade ferrate, e di essere nel grand'interesse d'Italia pronti a compiere con energia le importanti imprese alle quali si lega l'avvenire di Italia. Sarebbe ingiusto il disconoscere che uomini di stato distinti dell'Austria già avevano riconosciuto l'importanza delle strade ferrate, e che già si è fatto molto nel regno Lombardo-Veneto. Solo è da desiderarsi che un riguardo troppo timido ed esclusivo degli interessi austriaci non ritenga gli uomini influenti sullo scioglimento della quistione dal considerare gli interessi di tutt' intiera Italia e l'intelligenza di tutti gli stati per questo scopo. Un articolo nell' Osservatore Triestino ed un altro nel Lloyd accusavano il Conte Petitti di essere nel suo libro troppo esclu-

sivo nell' interesse della Sardegna; un nobile Italiano, il Conte Balbo, fece inserire nella Gazzetta Piemontese su questo proposito un articolo che merita attenzione. Il Conte Balbo mostrò la tendenza dominante in quegli articoli di costruire le strade ferrate Italiane nel solo interesse dell' Austria, p. e. quando si pretende la costruzione di una strada ferrata tra Napoli e Manfredonia, d'onde si avrebbe la più spedita comunicazione coll' Austria per mezzo de' piroscafi di Trieste. Balbo mostra come dietro alle proposizioni del Conte Petitti la strada da condursi non sarebbe in opposizione ostile cogli interessi austriaci, chè anzi contribuirebbe solo a collegare gl' interessi di tutti gli stati Italiani. Una lieta impressione fu prodotta in Italia dalla risoluzione del Re delle due Sicile del 2 marzo, per mezzo della quale una società ottenne la concessione di condurre una strada ferrata da Barletta per Brindisi ad Otranto; a ciò si lega la speranza di vedere parimenti condotto a termine in poco tempo tale divisamento e così effettuata una comunicazione fra l'Alpi ed Otranto per mezzo di strade ferrate. Sempre più numerosi compajono gli scritti ne' fogli italiani, per dimostrare come gli interessi della Svizzera e della Lega doganale tedesca possano soprattutto realizzarsi per mezzo della congiunzione delle strade ferrate tedesche e Svizzere colla strada Sarda che posa sul passaggio dell' Alpi pel traforamento del Luckmanier. D'altra parte molti opuscoli fecero notare come per la direzione delle strade ferrate italiane a preferenza si possa meglio conseguire la communicazione con l'India. Scritti interessanti intorno a questo ed intorno alle strade ferrate Italiane sopra tutto si trovano nel periodico genovese *L'Eco dei Giornali*, particolarmente nei fogli dell' 11 e 18 aprile e del 9 maggio. Nei due primi scritti uno scrittore italiano riputato, Michele

Erede, cerca dimostrare come sarebbe importante il favoreggiare il porto di Brindisi, altre volte scala del commercio d'Oriente, e confuta l'opinione sparsasi negli scritti francesi, secondo la quale Marsiglia vien considerata piazza principale del commercio del mondo, e come punto principale della navigazione. Nello scritto del 9 maggio dimostra Erede con prove circostanziate, che tutte le circostanze favorevoli concorrono in Genova, per elevare questa piazza ad essere il porto, al quale di preferenza debbono collegarsi tutte le strade ferrate Italiane. *Gli Annali di Statistica di Milano* contengono un articolo meritevole di molta attenzione intorno al libro del Conte Petitti. Noi daremo contezza di ciò e delle ultime risoluzioni dei governi di Napoli, Toscana e Sardegna in un articolo circonstanziato. Ogni dove si manifesta la più viva parte alle questioni delle strade ferrate Italiane; su questo riguardo il nobile d'Azeglio ha detto le molto espressive parole nel suo piccolo scritto « Degli ultimi casi della Romagna, » ed a ragione egli ha addotto con calore come una delle cagioni del malcontento nella Romagna l'ostinata ritrosia del governo contro la costruzione delle strade ferrate nello Stato Pontificio. Qualunque cosa possa accadere, non sarà un fatto isolato; la gelosia dei singoli stati e governi italiani s'accresce ogni anno, ed ha un terribile alimento nel modo con cui si applicano le strade ferrate in parecchi stati. Quante speranze per la grandezza d'Italia, la bellissima terra alla quale tanto diede natura, si collegano all'esecuzione di un sistema di strade ferrate ordinato in seguito a savie convenzioni dei governi Italiani.

XI.

Notice sur les progrès de l'administration dans les États sardes,

PAR UN JURISCONSULTE SARDE [1].

(Revue de Droit français et étranger.)

Depuis quelque temps, on voit avec plaisir s'opérer dans les Etats sardes un sage progrès, qui ne peut manquer de tourner au grand avantage de la maison de Savoie, et d'exercer sur l'opinion publique dans toute la péninsule un excellent effet en sa faveur.

S. M. le roi Charles-Albert, convaincu de la nécessité de ne pas refuser à ses Etats le bienfait des chemins de fer, a fait étudier mûrement les nombreuses et graves questions que présente la matière, dans le but surtout d'écarter de ses sujets les dangers de l'agiotage auquel ces entreprises donnent souvent lieu. S. M. a, par une loi du 13 février 1845, ordonné la construction d'une ligne de chemin de fer partant d'Alexandrie, point central de ses Etats, pour se diriger sur Turin, sur Gênes et sur Arona. A cette dernière ville viendra aboutir une ligne suisse destinée à relier le lac Majeur au lac de Constance.

De la sorte, une voie de fer s'étendra sur une longueur d'environ 450 kilomètres, depuis le port de Gênes jus-

[1] V. notre *Revue de Droit*, 1844, t. I, p. 373.

qu'au lac de Constance. Cette voie de fer pourrait même ne pas se trouver interrompue par le lac Majeur, si l'on voulait en suivre les bords d'*Arona* à *Locarno*, où commencera le chemin de fer *suisse*. Celui-ci, par le col de *Lukmanier*, où un tunnel sera facilement pratiqué, descendra la vallée du Rhin jusqu'à Constance.

Ce chemin, qui présente dans le port de Gênes un nouvel et important débouché au *Zollverein*, ne pourra manquer d'être très-utile aux Etats sardes, à la Suisse (cantons du Tessin, des Grisons et de Saint-Gall), comme à toute l'Allemagne méridionale. Il pourrait même, si une navigation à vapeur bien organisée s'établissait entre Gênes et Alexandrie, en Egypte, faciliter la correspondance anglaise des Indes; car d'Alexandrie, en Egypte, à Londres, une ligne droite, tirée sur la carte, passe précisément par les points principaux que toucherait le nouveau chemin.

La construction des chemins de fer sardes doit être exécutée aux frais de l'Etat : la prospérité des finances de ce petit royaume est telle que déjà les travaux ont pu être commencés avec une somme de 15 millions prise à la *caisse de réserve*. Cette somme pourra encore être augmentée : car, jusqu'à présent, on a touché à peine à la moitié des fonds de cette caisse; et même, sans y toucher davantage, on ferait aisément face à la dépense restante, au moyen d'emprunts qu'on trouverait toujours facilement à contracter, le 5 pour 100 sarde étant coté à la Bourse de 125 à 125 50 pour 100.

Cette entreprise des chemins de fer sera encore un bienfait pour ce pays par sa prolongation de Turin à Genève et vers la France, au Rhône, prolongation déjà ordonnée en principe par la détermination prise de faire étudier un projet de percement des Alpes entre Bardonèche (vallée de la Doire) et Modane (vallée de l'Arc, en Maurienne).

Par ce percement on éviterait le mont Cenis, et de Turin on pourrait aller à Lyon et à Genève, sans avoir d'autre travail à effectuer qu'un tunnel, auquel on arriverait de chaque côté par un plan incliné, ayant une simple pente de 3 pour 100.

On conçoit aisément que cette œuvre, digne de l'ancienne Rome, honorera infiniment le gouvernement sarde et le prince éclairé qui est à sa tête, puisqu'on pourra dire : *Il n'y a plus d'Alpes*; et ce mot, bien plus vrai que celui-ci : *Il n'y a plus de Pyrénées*, attribué à un grand roi, exprimera un fait d'une portée bien majeure pour la prospérité commerciale de la France, de la Suisse et de l'Italie; car la séparation actuelle de ces contrées cessant réellement, il en résultera une augmentation de relations commerciales qui changera la face de ces pays.

Le gouvernement autrichien paraît avoir vu avec dépit ces déterminations du roi Charles-Albert. Un article du 28 janvier 1846, inséré dans le journal *le Llyod de Trieste*, en rendant compte d'un livre récemment publié en Italie, sur la meilleure organisation à donner aux chemins de fer de la péninsule [1], lequel livre est écrit par le comte Petitti, de Turin, conseiller d'Etat sarde, censure amèrement le réseau proposé par celui-ci pour toute l'Italie, et déclare ouvertement l'opposition de l'Autriche à toutes les combinaisons qui ne seraient pas exclusivement favorables au port de Trieste, auquel il ne cache pas qu'on devrait sacrifier tous les autres ports de l'Italie.

[1] *Delle strade ferrate italiane, e del migliore ordinamento di esse, cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti.* Un vol. in-8° de 632 pages, imprimé à Lugano, en Suisse (*Capo Lago,*) avec une carte indiquant les railways italiens, tant déjà faits que décrétés ou projetés.

A cet effet, le dit article déclare sans mystère que jamais les railways du royaume Lombardo-Vénitien ne seront rattachés à ceux des Etats sardes, et il laisse entrevoir l'opposition ou le *veto*, au reste déjà bien notoire, du gouvernement autrichien aux différentes routes projetées dans les autres Etats de l'Italie, qui pourraient nuire ou faire ombre au monopole de Venise et de Trieste.

Cette prétention, hautement affichée, blessa l'esprit d'indépendance nationale heureusement encore vivant dans les Etats sardes. Un écrivain distingué de ce pays, le comte César Balbo, connu par un livre fort remarquable (dont il s'est déjà fait six éditions), qui expose les espérances que peuvent avoir encore les Italiens de reconquérir leur nationalité, a cru devoir répondre à l'article du journal autrichien, en démontrant avec esprit et fermeté que les raisonnements de ce journal pouvaient, certes, convenir aux vues autrichiennes sur l'Italie, mais non à la prospérité de celle-ci; que M. Petitti, sans partialité pour aucun des différents Etats qui la partagent, avait seulement eue en vue; enfin que la comparaison faite entre le système autrichien et le système italien ne pouvait laisser de doute au sujet de celui que tout bon Italien, ami de son pays, aurait choisi.

Ces observations du comte Balbo furent publiées, avec l'agrément du gouvernement sarde, dans tous les journaux du pays, et l'opinion publique dans la péninsnle vit avec plaisir un de ses souverains laisser croire, par cette adhésion, qu'il n'est pas soumis à la tutelle étrangère qui pèse sur l'Italie. C'est là un fait que la presse étrangère libre doit aimer à constater, et surtout la presse française, qui a en Italie une si grande influence, et qui l'aurait plus grande encore, si, mieux renseignée, elle ne publiait pas à tout moment les nouvelles les plus fausses sur ce qui arrive dans ce pays, jugé souvent bien légèrement.

Pour terminer nos observations sur les railways sardes, nous dirons que toutes les dispositions sont prises pour aller d'Alexandrie à Turin en 1848 (ce qui abrégera déjà le voyage de Turin à Gênes de huit heures), et pour aller d'Alexandrie à Gênes et à Arona en 1850, époque à laquelle le railway de Milan à Venise sera à peine fini.

Le gouvernement sarde a d'excellents ingénieurs qui ont fait presque tous les projets dans un temps très-court.

Pour assurer ensuite le succès de l'entreprise, il a fait venir de Belgique, afin de la diriger, un ingénieur très-capable, M. Manss; et, pour accélérer l'organisation de son service d'exploitation, il a obtenu de l'obligeance du gouvernement belge que M. Masui, directeur des chemins de fer belges, si connu par ses succès, vînt visiter les lignes sardes et indiquer le matériel nécessaire à leur exploitation, et se chargeât de recevoir en Belgique les ingénieurs et agents qui lui seront envoyés (ceux-ci pris parmi les sous-officiers de l'artillerie et du génie) pour se former à ce service.

On voit, par ce qui précède, que le gouvernement sarde a, sans bruit, mais avec opportunité et efficacité, pris toutes les dispositions nécessaires pour assurer à ses sujets les bienfaits des railways, comme dans les autres pays, et que, par ce moyen, il ne restera pas en arrière.

La gloire de cette détermination appartient toute au prince éclairé qui régit ce pays tranquille, heureux et content d'un gouvernement national, indépendant; et il faut avouer que le roi a trouvé, dans MM. des Ambrois et de Revel, deux ministres de l'intérieur et des finances qui ont compris et su exécuter ses excellentes intentions, comme dans M. de Villamarina, ministre de la guerre et de la marine, un homme d'Etat qui les a secondées de tous ses bons

conseils et du crédit dont il jouit avec raison. Celui-ci, ayant aussi le portefeuille des affaires de Sardaigne (l'île de ce nom a une administration séparée de celle des Etats de terre ferme), a sollicité et obtenu du roi Charles-Albert une grande quantité de déterminations, qui bientôt vont amener ce pays, si arriéré qu'on l'aurait dit au moyen-âge, au même point de civilisation que tous les autres Etats de l'Italie.

En effet, l'abolition de la féodalité et des justices seigneuriales, auxquelles on a substitué une bonne administration de la justice, des lois fixes et positives qui assurent la liberté des propriétés; la suppression de toute charge personnelle et de tout privilége; l'organisation d'une bonne instruction primaire, secondaire et universitaire; l'établissement d'un crédit public, de bonnes routes, des cadastres de l'administration communale et provinciale, d'un bon système de douanes, du système décimal des poids et mesures, ainsi que d'une bonne monnaie semblable à celle des Etats de terre ferme : voilà autant de dispositions paternelles et éclairées qui font espérer avec raison que ce pays, si riche et si fécond, mais jusqu'ici toujours délaissé par une administration qui avait sans cesse suivi les errements de la domination espagnole, domination constamment fatale aux pays sur lesquels elle s'est exercée (si l'on excepte le petit intervalle écoulé sous le ministère du comte Bogino, qui, vers le milieu du siècle dernier, parut s'acheminer vers ces améliorations, mais n'eut le temps que de commencer), que ce pays, disons-nous, pourra être avant peu appelé à une nouvelle vie qui assurera sa prospérité. Nous reviendrons sur l'abolition de la féodalité, c'est-à-dire sur le premier élément de toutes les autres réformes, dans un prochain article que nous nous proposons de publier dans ce recueil.

Nous dirons, en attendant, qu'il reste, entre autres choses, à organiser, pour le libre exercice du droit de propriété dans l'île de Sardaigne, le rachat de la dîme ecclésiastique, qui pèse encore lourdement sur le pays, et y est cause de nombreux abus et inconvénients qu'il est de l'intérêt bien entendu des sujets sardes, comme du clergé et de la religion elle-même, de faire cesser. Celle-ci, hélas! consiste plutôt, dans cette île, comme dans plusieurs autres parties de l'Italie, dans des pratiques extérieures que dans des mœurs douces et sages, et dans la rareté des crimes contre les personnes et les propriétés; ces crimes s'y commettent malheureusement encore en grande quantité, surtout dans l'île de Sardaigne, par sentiment de vengeance, comme en Corse.

Il faut espérer que le roi Charles-Albert, poursuivant la belle œuvre commencée, saura la couronner, et que le clergé saura se prêter à ses vues sages et équitables, et ne voudra pas, par une résistance injuste et inopportune, gêner le gouvernement dans des réformes légales et pacifiques qui concilieront tous les droits, et compromettre par là ses vrais intérêts et ceux de la religion, amenant ainsi de déplorables collisions qui ont ailleurs produit les plus grands malheurs.

Revenant aux Etats de terre ferme, nous dirons encore que l'organisation d'un réseau bien entendu de railways, auxquels viendront se joindre plusieurs autres lignes secondaires demandées par l'industrie privée, et qui lui seront concédées avec des précautions tendant à empêcher les abus de l'agiotage, n'est pas le seul acte de progrès qui honore de nos jours le gouvernement sarde.

La promulgation des Codes civil, pénal et de commerce, dont ce recueil a déjà parlé en son temps; celle à laquelle

on se prépare en travaillant aux Codes d'instruction criminelle et de procédure civile ; la réorganisation du cadastre ; l'établissement d'un système décimal de monnaies, poids et mesures, système conforme à ce qui s'est fait en France ; le perfectionnement des routes royales, provinciales et communales ; la construction de plusieurs ponts là où il y en avait besoin ; l'acquisition pour le compte du domaine de plusieurs des innombrables canaux irrigatoires qui sont la richesse du pays, et qui, possédés par le gouvernement, peuvent, au moyen de tarifs d'arrosement très-discrets, en faciliter la culture et en accroître la production, grâce à l'excellente législation qui les régit, et que la France aurait bien mieux fait d'imiter entièrement, et non à moitié seulement, comme elle l'a fait ; l'extension qu'on va encore donner à ces canaux par l'ouverture d'un autre grand canal tiré du Pô, qui portera aux provinces environnantes, où l'on cultive le riz, la quantité d'eau nécessaire pour perfectionner et étendre cette culture, sans nuire à la salubrité du pays ; enfin, l'endiguement entrepris du Var à Nice, de l'Arve en Faucigni, et de l'Isère entre Albert-ville et Montmeillant, sont autant d'actes d'une administration éclairée, qui attestent un gouvernement paternel et libéral, vraiment occupé de la prospérité publique.

Ces actes administratifs ne suffiraient cependant pas encore à amener le pays à un tel résultat, s'ils n'étaient accompagnés d'autres mesures propres à rendre la population capable de les apprécier et d'en profiter ; et ce but ne pouvait être atteint que par une bonne éducation. Il faut avouer que celle-ci et l'instruction, qui doit la perfectionner, étaient dans un état déplorable sous tous les rapports. Soit négligence, soit l'effet des soupçons d'une politique bornée et mal entendue, l'instruction primaire, secondaire et uni-

versitaire était organisée de manière que les masses n'étaient ni élevées ni instruites, que le pays manquait de tout enseignement substantiel et en rapport avec le temps où nous vivons, et que les anciennes et vicieuses méthodes de routine aveugle étaient seules appelées à donner quelque instruction à quelques personnes privilégiées par la naissance ou par la richesse, se destinant aux carrières civile et militaire, et à quelques hommes du peuple, dans lequel, depuis la révolution, se recrute spécialement le clergé.

Des hommes de tête et de cœur, convaincus de la nécessité de réformer un tel état de choses, tentèrent d'abord cette entreprise par des efforts individuels.

Des salles d'asile furent fondées par souscription; des frères des écoles chrétiennes et des sœurs de charité furent appelés par des particuliers, par des institutions de bienfaisance et par des communes; des maîtres d'écoles primaires cherchèrent à introduire les meilleures méthodes. Il en résulta une tendance générale à une bonne éducation du peuple, tendance que le gouvernement sut comprendre en s'y associant. Une école normale fut fondée à l'Université de Turin, avec des succursales annoncées dans les provinces pour former de bons maîtres d'instruction primaire; un très-bon règlement fut promulgué pour cette nouvelle institution. Des écoles techniques et primaires furent aussi fondées pour les ouvriers adultes, à Turin et à Gênes, et dès les premiers temps un nombreux concours d'auditeurs prouva combien le peuple est avide d'instruction.

On s'occupe actuellement de réorganiser l'instruction secondaire qui en a grand besoin, puisqu'elle retient sur ses bancs tant de jeunes gens qui, laissés dans l'ignorance par de mauvaises méthodes, pourraient ailleurs être bien plus utilement instruits par une bonne éducation agricole ou

technique, libérant ainsi la société de gens souvent mécontents et gênés, qui ne peuvent trouver dans l'éducation classique le moyen de se faire une existence.

On s'occupe aussi de la réorganisation des études universitaires, tombées, il faut l'avouer, bien bas ; et les personnes qui sont chargées de ce travail sont tout à fait dignes de le mener à bonne fin. Déjà l'institution de plusieurs chaires nouvelles, et notamment de la chaire d'économie politique à l'université de Turin, donnée au célèbre économiste napolitain Scialoja, avantageusement connu par son *Traité d'économie sociale* (ouvrage traduit en français), est un sûr garant de ce qu'on est en droit d'espérer à ce sujet.

Ce n'est pas que les ennemis de toute amélioration sociale, tant matériale que morale, ne se soient agités pour empêcher celles dont nous venons de parler, et n'aient déployé à cet effet tous les ressorts de leurs coupables intrigues, voire même de leur audace ; mais la réprobation unanime de l'opinion publique a su en faire justice, et le sens droit d'un prince éclairé, plein de bonnes intentions et animé de la noble ambition de transmettre son nom à la postérité comme celui d'un réformateur prudent et libéral, a passé outre sans se laisser arrêter par de tels obstacles, dont il faut plutôt plaindre que redouter les auteurs, les laissant dans l'obscurité, où seulement ils savent travailler.

M. Alfieri de Sostegno, auquel le roi a confié le département de l'instruction publique, paraît s'en occuper avec la meilleure volonté et avec un talent éclairé ; s'il a le courage de mener à bonne fin ses projets, sans se laisser arrêter par des obstacles que sa belle position et la faveur méritée du prince doivent lui faire aisément surmonter, il pourra certainement, en secondant les intentions généreuses et éclairées d'un bon prince, assurer au pays le plus grand

des bienfaits, et attacher ainsi le beau nom qu'il porte à l'une des époques les plus glorieuses de l'histoire de la régénération du pays.

Si l'on ajoute enfin à toutes ces améliorations l'ordre et la prospérité qui règnent dans les finances, toujours plus prospères par les tendances libérales d'une bonne économie politique qui président à toute mesure financière, surtout en ce qui concerne les douanes et le commerce, l'on arrivera à se convaincre qu'un sage mouvement de progrès se manifeste de toute manière dans les Etats sardes, qu'il donnera à toute l'Italie une heureuse impulsion, et qu'il en dérivera pour les autres Etats de la péninsule, dont plusieurs sont si arriérés et, par là, livrés à tant de misères et de troubles, la nécessité de faire aussi d'utiles réformes, sous peine de subir les punitions providentielles que Dièu envoie quelquefois aux gouvernements comme aux peuples pour les retremper dans la déchéance matérielle et morale dans laquelle ils sont tombés.

Nous avons cru devoir constater ces faits avec franchise et vérité, pour les opposer aux notions fort inexactes que la presse étrangère donne sur ce pays. S'il est vrai qu'il existe encore bien des idées rétrogrades, il est vrai aussi que tous les jours elles diminuent davantage, grâce aux efforts d'hommes éclairés, prudents et courageux qui secondent les excellentes intentions d'un prince également aussi sage qu'éclairé.

XII.

Notificazione del Governo del Regno Lombardo-Veneto sull' aumento del dazio d' entrata dei vini del Piemonte.

(*Dalla* Gazzetta di Milano.)

Nel regno Lombardo-Veneto venne pubblicata la seguente notificazione:

« Con sovrana approvazione viene ordinato dall' I. R. presidenza della camera aulica generale, che il dazio d'entrata pei vini comuni dello Stato sardo, introdotti per la linea daziaria del regno Lombardo-Veneto, sia aumentato all' importo di ll. 21-45 per quintale metrico sporco.

« Si reca ciò a pubblica notizia, coll' aggiunta, che il nuovo dazio suddetto sarà attivato col giorno primo di maggio prossimo venturo, avvertendosi inoltre, che nulla viene cangiato nell' attuale trattamento daziario dei vini comuni degli Stati di Parma, Piacenza, Guastalla, Modena e Ferrara, contemplati alla rubrica 627 della vigente tariffa daziaria, che però i vini comuni del cantone svizzero del Ticino potranno partecipare al trattamento più favorevole della citata rubrica soltanto, quando siano accompagnati dalla bolletta di esportazione del detto cantone svizzero, e vengano introdotti nella Lombardia per l'ufficio austriaco di Ponte Chiasso, e che mancando queste condizioni saranno pure assoggettati al maggior dazio di ll. 21-45 per quintale metrico sporco. »

XIII.

Articolo della Gazzetta piemontese del 2 maggio 1846, relativo alla suddetta disposizione.

(Dalla Gazzetta Piemontese.*)*

Interno. — *Torino*, 2 *maggio*.

L'aumento del dazio di entrata sui vini de' R. Stati adottato dall' Austria, pubblicato nella Gazzetta di Milano del 20 dello scorso aprile, e inserito in quella Piemontese, (N. 94) colpisce così direttamente gl' interessi de' proprietarii e coltivatori, che resta opportuno d'indicare le cagioni di siffatta misura. Nel 1751 si stipulava una Convenzione tra le corti di Sardegna e di Austria, per la quale, accordandoci questa il transito dei sali della Repubblica di Venezia per gli Stati della Lombardia, per parte nostra si rinunziava al commercio attivo dei sali coi Cantoni svizzeri, e Baliaggi da essi dipendenti in Italia [1].

[1] Ecco il testo originale di questa convenzione:

Convenzione per li transiti de' sali segnata in Torino li 11 marzo 1751 da S. E. il sig. cavaliere Ossorio per parte di S. M., e rinnovata nell' articolo X del trattato de' 4 ottobre di detto anno.

Essendo stato da Sua Maestà l'Imperatrice Regina, Duchessa di Milano, di Mantova, ecc. accordato a Sua Maestà il Re di Sardegna il transito sulli Stati della Lombardia-Austriaca de' sali procedenti da Venezia, o da altra parte

Questa Convenzione fu richiamata in vigore coi trattati del 1815 : ma avendo le Gabelle Sarde cessato definitivamente di

situata inferiormente al Ducato di Mantova, e destinati alla più facile provvista de' Stati di Sua Maestà Sarda, sotto l'infrascritta rinuncia, ed altre condizioni, e reciproche cautele infra espresse; quindi li Ministri rispettivamente autorizzati dalle loro Maestà colle rispettive Plenipotenze reciprocamente comunicate, e da registrarsi a' piedi della presente Convenzione, sono convenuti de' seguenti articoli.

Primo. Sarà permesso alle Regie Gabelle di Sua Maestà Sarda di far transitare annualmente per gli Stati della Lombardia-Austriaca, sì per Terra, che per Acqua, quella quantità di Sali procedenti da Venezia, o da altra parte inferiormente al Ducato di Mantova, che loro occorrerà per servizio de' Stati di Sua Maestà il Re di Sardegna, ben' inteso però, che, qualora vi sarà il caso di valersi del Transito per Terra, si praticheranno le cautele uniformi alle stabilite, come infra, per il Transito nel Luogo di Bereguardo, restando però le spese occorrenti in questo caso a carico delle predette Regie Gabelle.

Secondo. In corrispettivo di tale Concessione Sua Maestà il Re di Sardegna ha ceduto, come cede, e rinunziato, come rinunzia in favore della Regia Camera di Milano alla Raffinazione di Canobbio, ed all' intiero Commercio attivo de' Sali, sì raffinati, che in grana, colli Cantoni Svizzeri, e Baliaggi da essi dipendenti in Italia, cosicchè d'or in avanti

prevalersi dei sali di Venezia, poteva la medesima considerarsi come risolta, mancando lo scopo per cui era stata stipulata; e fu soltanto per deferenza alla corte d'Austria, in considerazione di non essere stata denunziata la Convenzione, che S. M. rinunziò al fornire al cantone Ticino la quantità di sale che le aveva chiesto.

Però il governo di questo cantone, avendone fatto acquisto all' estero, chiese al governo di S. M. il libero transito, che gli fu accordato, non potendosi, secondo le massime del diritto delle genti, negare alli Stati confinanti il transito di qualunque siasi merce, ove non ne torna pregiudizio allo Stato che lo accorda.

La corte di Vienna, volendo considerare qual commercio attivo questo transito di sali, quantunque accordato senza alcun beneficio e profitto per le Regie Gabelle, vi si è opposta; e ricusando S. M. di aderire a una tale estensione della Convenzione del 1751, nella quale non si è fatto parola del transito, la cui proibizione nè fu, nè poteva mai essere dalla corte di Sardegna consentita, fu dall' Austria adottata la sopra accennata misura come una rappresaglia.

le Regie Gabelle non abbiano direttamente, nè indirettamente, sotto qualsivoglia Titolo, Contrattazione, o Commercio de' Sali suddetti con detti Cantoni, come sopra, nè a riaprire la detta Raffinazione di Canobbio, ma tutta la ragione sì di detto Commercio, che di detta Raffinazione intieramente, e privativamente passi nella Regia Ducal Camera di Milano, e resti nella medesima, ancorchè in qualche tempo non piacese, o non occorresse a dette Regie Gabelle di far uso di detto Transito.

XIV.

Dalla GAZZETTA GENERALE d' Augusta.

(Del 13 maggio 1846 [1].)

Torino, 2 maggio.

Il governo milanese ha recentemente pubblicato un decreto, per cui a cominciare dal 1°. corrente i vini piemontesi devono pagare per l' introduzione negli Stati Austriaci un aumento di dazio di ll. 21 – 45 al quintale lordo. Tale provvedimento ha dispiaciuto tanto ai nostri che il governo dovette pubblicare nel suo foglio ufficiale d' oggi le seguenti dichiarazioni: « Nel 1751 l' Austria e la Sardegna hanno stipulata una convenzione in forza della quale il governo sardo ebbe facoltà di trarre da Venezia il sale per suo consumo, passando pel dominio lombardo, con obbligo però di astenersi dal commercio attivo del sale col cantone Ticino e baliaggi da esso dipendenti. Queste determinazioni furono confermate e rinnovate dal trattato posteriore del

[1] Come prezioso documento della buona fede austriaca riportiamo qui la traduzione letterale della traduzione tedesca che è stata fatta della dichiarazione del re Carlo Alberto, da noi precedentemente riferita. Preghiamo il lettore a fare letterale confronto di quel pezzo con questo, che dall' austriaco scrittore è dato come traduzione fedele e letterale, giacchè lo riporta virgolato; e vedrassi come siasi studiato di omettere tutte le frasi che rendevano nobile e dignitosamente energico il linguaggio del Sovrano piemontese. Certe cause hanno proprio bisogno anche dell' ajuto di queste arti invereconde e basse!

1815. Tuttavia a poco a poco il governo sardo cessò affatto di trarre il sale da Venezia; ciò non ostante si astenne dal commercio attivo del sale col cantone Ticino, cosicchè questo si vide nella necessità di comprare all' estero grossa provvisione di sale. In pari tempo il governo del cantone Ticino richiese al nostro Gabinetto la permissione di far passare per lo stato sardo il sale comprato all' estero; il che gli fu concesso anche senza pagamento di Dazio. Il Gabinetto di Vienna avendo considerato in ciò un' infrazione delle convenzioni degli anni 1751 e 1815, ed il governo sardo non potendo soddisfare alle rappresentazioni fattegli per ciò, l'Austria si appigliò per rappresaglia al partito di accrescere il dazio dei vini. » Secondo quello che sento, la nostra Corte ha pure fatto per mezzo del marchese Ricci suo ambasciatore a Vienna una protesta al principe di Metternich. Intanto è apparsa come indiretta contromisura un provvedimento reale del 30 aprile che fa a vantaggio della Francia parecchie importanti diminuzioni di dazio, segnatamente per l'acquavite, generi coloniali e zucchero raffinato, lavori di moda e porcellana. Tuttavia con queste concessioni in favore dell' industria francese ben poco si ajutano i nostri che prima facevano gran mercato di vini in Lombardia; epperò attendono essi con impazienza che il nostro governo possa appianare le presenti differenze coll' Austria.

XV.

Soscrizione [illegible]ionale per lo smercio de' vini piemontesi all' Estero.

(Letture di famiglia. *Anno V°. N° 20.*)

Eccovi una novella prova che nel nostro paese è profondamente sentita la verità; che se le forze individuali segregatamente svolgentisi non possono condurre a grandi risultamenti, queste medesime forze, unite insieme ed associate al conseguimento di uno scopo, si moltiplicano, e da esse come da feconda sorgente nascono quelle istituzioni che il desiderio invocava, e che la ragione, calcolatrice prudente delle probabilità, non osava sperare che nel vago e lontano avvenire. I compilatori di questo foglio esultano nell' annunziare ai loro concittadini, che mercè le cure di alcuni generosi, confortate da quel valido aiuto che sempre o quasi sempre trovano negli animi italiani le nobili e veramente utili imprese, si apriranno ben presto in Torino e Genova case di commercio e di commissione per l' esportazione dei vini, e specialmente per via marittima.

Tutti sanno come il Governo Austriaco nei giorni passati abbia imposto, sui *soli* vini del Piemonte, un enorme dazio che equivale ad un' assoluta proibizione : niuno ignora come le provincie Lombarde sottoposte al suddetto Governo, offrissero finora il naturale e precipuo sbocco di questo importantissimo ramo della subalpina agricoltura. Impedito questo florido ed ambito commercio tra Italiani ed Italiani,

niuno non vede qual grave danno sovrasti a tutti i nostri coltivatori vignaroli; niuno non vede come incalzi e prema il bisogno di provedere e riparare senza indugi a tanto danno; e noi, il ripetiamo, siam lieti di annunziare la buona novella e rasserenare i proprietarii, giustamente tementi per l'avvenire.

Appena venne manifestato il progetto di un'associazione per la fondazione di queste case commerciali, che avranno succursali nelle principali città dello Stato, molti ricchi e generosi cittadini risposero all' invito, e la Società si radunò, come meglio potè nell' urgenza del caso, ed elesse una commissione per la redazione del regolamento, da discutersi e sanzionarsi da tutti i socii. E come sarà compilato il progetto, verrà sparso per le provincie ad ottenere il numero dei soscrittori necessario a compiere la voluta somma di un milione, diviso per azioni di cento lire ciascuna. Le case o compreranno i vini e li smercieranno per conto proprio, ovvero si assumeranno l'incarico di venderli per conto dei proprietari, anticipando a questi parte del prezzo; e per mezzo di viaggiatori diramati nelle contrade Europee che difettano di vino, e nelle Transatlantiche regioni, procureranno sicuro e fruttifero sbocco all' industria nazionale.

Da lungo tempo si lamentava in Piemonte la noncuranza in cui giaceva la fabbricazione dei vini : si mirava all' abbondanza, e poco si badava alla bontà. Ora che le circostanze si aggravano e che il valore intrinseco della merce dovrà lottare sui mercati dei due mondi colla concorrenza di altre nazioni, maggior cura si porrà nella sua confezione e ne verrà promosso il miglioramento. Quindi un bene non sperato ne tornerà al nostro paese : e le bandiere italiane, signore un tempo dei mari ed ora note appena sulle coste

del Mediterraneo, sventoleranno sulle acque, per cui pare che natura abbia conformata la Penisola : e siccome da cosa nasce cosa, gl' Italiani porranno maggior attenzione alla loro marineria.

L'utilità, e, dirò meglio, la necessità di questa associazione è manifesta : tutti concorreranno a tutelare i loro interessi, e vi concorreranno con tutta operosità ed efficacia. E rallegriamoci frattanto colla nostra patria, coi nostri concittadini che così volonterosi accorsero alla chiamata dei buoni, e gridiamo loro : « Le opere grandi non si compiono in un giorno, in un' ora : operosità costante richieggono i disegni egregi : proseguite il bene incominciato cammino : concordia sopratutto ed associazione : la concordia sola può redimerci. »

I Compilatori.

XVI.

Articolo della Gazette du Midi relativo alla suddetta disposizione.

(13 *mai* 1846, *N*° 4109.)

L'article officiel de la *Gazette Piémontaise* annonçant le différend commercial qui s'est élevé entre les cabinets de Vienne et de Turin ne pouvait manquer de produire une vive sensation dans les Etats-Sardes. Les intérêts matériels sont gravement affectés par la mesure qui frappe de droits prohibitifs l'importation des vins du Piémont en Lombardie ; mais la propriété et le commerce ont su, en cette circonstance, mettre la question d'honneur national au-dessus des sacrifices qu'elle peut leur imposer. Toutes les classes ont généralement accepté les conséquences de la fermeté royale. Toutes se sont associées avec élan au sentiment honorable sous l'influence duquel Charles-Albert avait protesté contre la prétention abusive de la diplomatie autrichienne et n'avait pas craint, pour maintenir les principes internationaux de transit, de s'exposer à des représailles imméritées. Que deviendrait un état secondaire s'il ne savait se faire respecter de voisins plus puissants et montrer le prix qu'il attache à cette dignité de caractère, premier bien des nations comme des simples citoyens?

Une affaire, très-minime à l'origine, est ainsi devenue pour le gouvernement une occasion d'établir hautement ses principes, et pour le pays de manifester ses sentiments, de

manière à prouver à l'Autriche ce que l'on perd par des exigences trop absolues.

Le jeudi de chaque semaine, le roi Charles-Albert est dans l'usage d'aller assister aux manœuvres de la garnison de Turin pour juger par lui-même de l'institution militaire de ses troupes. Dans cette attente, dix ou douze mille habitants de la capitale s'étaient groupés de bonne heure, le 7 mai, sur la place du Château et se préparaient à saluer le roi de leurs vivats, en témoignage de l'impression produite par la publication officielle. Charles-Albert a cru devoir se soustraire, pour le moment, à cette manifestation; les considérations diplomatiques dont un roi doit se préoccuper ne lui ont pas permis d'accepter cette ovation en présence des négociations qui sont peut-être encore pendantes, ou qui ne sauraient tarder à se rouvrir.

Il faut espérer que l'Autriche, instruite de l'état des esprits, apportera désormais dans ses relations des dispositions plus modérées, et dans l'interprétation des traités des vues moins voisines de la chicane. A tout prendre, ce conflit n'aurait pas été inutile s'il pouvait en sortir un traité de commerce inspiré par de meilleurs principes d'économie politique.

XVII.

Du différend commercial entre l'Autriche et la Sardaigne.

(Gazette du midi, 20 *mai* 1846, *N°* 4115.)

Dans un récent Numéro, nous avons fait mention d'une note officielle publiée dans la *Gazette Piémontaise* du 2 mai, soit pour expliquer les motifs qui ont déterminé l'Autriche à doubler les droits de douane sur les vins du Piémont, soit pour justifier la conduite que le cabinet de Turin a tenue dans cette pénible affaire, et qui a été, nous devons le reconnaître, digne d'un gouvernement indépendant et sage.

Malgré la perte matérielle qui résultera pour le Piémont de la regrettable mesure adoptée par l'Autriche, la fermeté montrée en cette circonstance par le roi Charles-Albert a été vivement sentie par toutes les classes de ses sujets. On sait déjà que le jeudi, 7 mai, au moment où il devait sortir pour aller au Champ-de-Mars assister aux manœuvres de la garnison, la population de la capitale s'est portée sur la place du Château pour lui témoigner combien elle était fière de la résolution de son roi de ne pas céder au gouvernement autrichien.

Maintenant que cette affaire a éveillé l'opinion publique, il ne sera pas sans intérêt pour nos lecteurs de connaître quels sont les rapports commerciaux de l'Autriche et de la Sardaigne.

Par les traités de Turin en 1703, de Vienne en 1738, de Worms en 1743, d'Aix-la-Chapelle en 1748, divers districts

faisant partie de l'ancien duché de Milan furent agrégés à la Sardaigne. Mais après la cession, beaucoup de propriétaires qui avaient des biens dans ces districts continuèrent de résider à Milan et dans les autres villes lombardes, comme aussi un bon nombre de propriétaires habitant les provinces cédées conservèrent les domaines qu'ils possédaient en Lombardie. D'autre part, quelques-unes des nouvelles localités sardes continuèrent à s'approvisionner des produits de la Lombardie, et réciproquement celle-ci eut encore plus besoin des pays aliénés, ainsi qu'on le verra tout à l'heure.

Aussi, les rapports existant entre les localités cédées et celles qui n'ont pas cessé de faire partie du duché de Milan ne furent pas moins suivis qu'auparavant, ce qui détermina, en premier lieu, les deux gouvernements à placer les propriétaires dont il s'agit dans une position exceptionnelle, celle de pouvoir invoquer la nationalité de l'un ou de l'autre pays : on les appela sujets mixtes.

Le traité du 4 novembre 1751 fut conclu dans le but de régler les rapports commerciaux des deux pays de la manière la plus conciliante, dans l'intérêt des gouvernements et des particuliers. C'est ainsi que nous voyons, dans l'article 4, que les habitants de la vallée d'Ossola et ceux des terres cédées à la Sardaigne furent autorisés à extraire annuellement sept mille *some* de froment, quatre mille de seigle et six mille de maïs, légumes et autres denrées, moyennant le paiement d'un droit qui ne pouvait dépasser 13 sous 7 deniers et demi de Milan par *some*.

Les habitants de Pavie avaient le droit d'exporter une certaine quantité des mêmes denrées des provinces sardes limitrophes. Pareillement, les propriétaires habitant la Lombardie et possédant des terres dans les provinces cédées ont conservé le droit d'en tirer, pour leur usage particulier,

et sans droit d'entrée, les fruits de table récoltés dans leurs propriétés.

Ainsi encore, ceux des rives du lac Majeur, tant en Lombardie qu'en Sardaigne, ayant leurs propriétés d'un côté, et de l'autre côté les bâtisses propres à recevoir leurs produits, ont pu continuer à se servir des mêmes maisons pour cet usage sans acquitter aucun droit.

Des dispositions analogues à celles que nous rappelons furent prises, dans le même traité, pour faciliter l'introduction en Lombardie du riz, du charbon, du bois à brûler, des veaux, des agneaux, etc. du Piémont, dont elle manquait; et enfin, pour déclarer libre le commerce entre les deux pays, moyennant acquit des droits de douane établis.

L'article 5 du traité réduisit considérablement dans les deux états le droit de transit des marchandises venant de la Suisse, de la république de Gênes, de la Lombardie et du Piémont, ou y allant. Enfin l'article 10 ratifia une convention du 11 mars de la même année, par laquelle la cour d'Autriche accordait à la Sardaigne le transit des sels provenant de Venise, tandis que la Sardaigne accordait à l'Autriche le transit de ceux provenant de Gênes pour le duché de Milan. La Sardaigne s'interdisait, en outre, le commerce actif de cette denrée avec les cantons suisses.

C'est cette convention qui a donné lieu au conflit actuellement existant entre les deux états.

D'après l'analyse que nous venons de faire du traité de 1751, il est aisé de voir que, tout en exécutant les conventions politiques, les deux gouvernements ont tenu à ne pas froisser et à concilier au contraire, autant que faire se pouvait, les intérêts de leurs sujets respectifs. Dès lors, les tarifs de douanes auraient toujours dû tendre plutôt à baisser qu'à élever les barrières; mais il en a été tout autrement. L'Au-

triche aspirant, depuis la paix générale, à se suffire à elle-même, sous le rapport manufacturier, autant que sous le rapport agricole, a frappé successivement de droits énormes ou prohibitifs tous les produits étrangers. Le pays qui a dû en souffrir le plus a été le Piémont; un droit de 25 fr. a été imposé sur chaque tête de bétail, et les vins ont été taxés à raison de 12 *lire* par quarante litres. Aussi à Milan, où tout est excellent et à bon marché, le vin fait-il exception, et il en sera toujours ainsi tant que des droits prohibitifs pèseront sur cette boisson si nécessaire; car jamais la Lombardie, sol plat et frais à cause de ses immenses prairies, ne produira les vins exquis des collines bien exposées et sèches des provinces sardes ses voisines.

Le droit de 12 *lire* a été, par la dernière mesure, élevé à 24 *lire* 45 cent., ce qui est excessif si l'on considère qu'elle atteint des qualités de vin de table ne valant que le quart ou le tiers de ce droit. On comprend bien que les pays vinicoles doivent être dans la détresse et que, si la prohibition devait durer, il s'agirait pour eux de renoncer à cette culture et de la remplacer par celle du mûrier.

Désirons que le gouvernement autrichien se ravise avant d'obliger ses voisins à lui susciter cette concurrence, et qu'il se hâte de révoquer une mesure aussi préjudiciable à ses sujets et aux Piémontais qu'elle nous paraît injuste dans son principe : injuste, disons-nous, car la convention invoquée par l'Autriche défend seulement à la Sardaigne de vendre du sel à la Suisse, mais non pas de laisser passer sur son territoire celui que la Suisse croit à propos d'acheter à l'étranger. On n'aurait pu interdire ce passage sans violer le droit des gens.

Sous un autre rapport, la mesure est encore une interprétation abusive et forcée des conventions diplomatiques. Si,

en effet, on lit attentivement le traité de 1751, on trouvera à l'article 6 que le commerce entre les deux pays doit être libre à la condition de payer les droits de douane; or, élever ces droits de manière à empêcher le commerce du vin, n'est-ce pas faire la même chose que si on l'eût défendu?

Le gouvernement autrichien réfléchira peut-être aux conséquences de sa mesure *ab irato*. Bien des fautes ont été commises dans ces derniers temps par un pouvoir qui avait toujours ambitionné et mérité généralement, il faut le dire, une réputation de sage administrateur. Ce prestige détruit, l'Autriche aurait tout perdu, et le conflit qu'elle vient d'élever ne serait pas propre à lui rendre sa vieille renommée de prudence et de savoir-faire.

XVIII.

Dal Galignani's Messenger.

(13 *maggio*.)

Parecchi giornali pubblicano una lettera di Genova del 6 nella quale assicurasi che il re di Sardegna s' è mostrato disposto a mettersi alla testa del partito liberale in Italia, e a porre un termine alla dominazione dell' Austria. In quella lettera leggesi pur anco che, sparsasi voce tra il popolo che il re doveva passare in rivista la guarnigione di Torino, gli abitanti nel loro entusiasmo sclamarono : « Viva Carlo Alberto, re d'Italia ! » L'Ambasciatore d' Austria avvisandosi per ciò offeso, avrebbe chiesto il suo passaporto. Il governo per tranquillarlo differì la rivista sotto pretesto d' improvvisa indisposizione del sovrano.

Questa storia ci sembra combinata con poca destrezza, nè ci fu dato raccogliere da fonte degna di confidenza fatto alcuno che valga a confermarla.

XIX.

Dal Galignani's Messenger.

(15 *maggio*.)

Nel *Galignani's Messenger* del 13 abbiam riferito una storiealla proveniente da Genova, copiata da parecchi giornali di Parigi, sul preteso progetto del Re di Sardegna di porsi alla testa del partito rivoluzionario e di farsi gridar re d'Italia. Uno de' nostri confratelli il *Siècle*, parlando di questa notizia, la quale, come dicemmo, ne parea priva di fondamento, vi ha fatte alcune riflessioni, la qual cosa ha indotto uno de' nostri corrispondenti a comunicarci quanto segue :

« Con non poca sorpresa ho letto un articolo inserito nel *Siècle* del 13 corrente riguardo due lettere supposte scritte da Torino e da Genova, tendenti a far credere che il re di Sardegna si maneggerebbe secretamente a farsi nominar re d'Italia, e che all'uopo eransi udite alcune grida per le strade di Torino. Vuolsi di più che Carlo Alberto « roda fremendo il freno della schiavitù austriaca. » Per verità ciò è troppo forte.

Carlo Alberto non è uomo da lasciarsi guidare con tanta facilita! L'amministrazione Sarda è tanto libera e indipendente quanto giusta e progressiva. Ho passati questi ultimi otto mesi da prima a Genova, quindi a Torino, città che non ho abbandonata se non ai primi di maggio, e non ho mai intesa parola di scontento sia contro il re sia contro il suo governo. Il re suole passare in rivista una volta per

settimana la guarnigione di Torino, d' ordinario ciò ha luogo al mercoledì, e di radò la rivista è annunziata anticipatamente. Il popolo è nel Piemonte tranquillo e contento. Quanto alla taccia apposta al re di esser governato da una *camarilla* gesuitica, nulla v' è di più falso. Tengo da certe fonti che i Gesuiti non solo non hanno la pretenzione di avere influenza sul re o sul governo, ma spesso si schermiscono dalle inchieste che loro si fanno dalle città per istabilir collegi sotto la loro direzione.

Per altra parte il governo ha rimosso il loro reclamo relativo alla restituzione degli antichi loro dominii, di presente riuniti alle terre della corona. Quanto poi riguarda all' ambizione del re Carlo Alberto, osserverò che la sola ambizione che gli sta a cuore, quella si è di far felici i suoi soggetti; d' incoraggiare, di agevolare, con ogni suo mezzo, il commercio, l' industria e l' agricoltura, questa principal sorgente della ricchezza de' suoi stati continentali. Se S. M. ha una ancor più grande ambizione, si è quella d' introdurre in Italia un sistema di unione doganale, ad esempio dell' Alemagna, e di modificare i diritti sulle lettere, ad esempio dell' Inghilterra.

Non v' ha dubbio che se gli altri governi della penisola volessero accostarsi a lui per mandare ad effetto questo progetto, S. M. Sarda sarebbe in grado di mettersi alla testa di questo commovimento, come ha già tentato, ma non sappiamo con quale successo.

XX.

Le Piémont et l'Autriche.

(Débats, 1846.)

Par ordonnance rendue le 2 mai et insérée dans la *Gazette officielle* de Turin, le Roi de Sardaigne vient d'abaisser les droits de douane sur plusieurs articles de commerce, tels que les eaux-de-vie, les sucres raffinés de toutes sortes, les fruits verts, les objets de mode et la porcelaine.

Depuis quelques années, on a pu remarquer les progrès sensibles que le Gouvernement sarde avait fait dans la voie de la modération politique. On a vu, tour-à-tour, les mesures de police singulièrement adoucies, la censure plus tolérante, la direction enfin de l'instruction publique livrée à des hommes très-distingués dans le pays, et très-dévoués à la dynastie régnante.

Le Roi Charles-Albert a très-bien compris que la violence et l'animosité politique avaient fait leur temps dans ses états, et dès lors il a franchement arboré le drapeau du progrès lent, sage et positif, qui, tout en satisfaisant aux exigences politiques du pays, éloigne en même temps de plus en plus la probabilité des révolutions sanglantes et des bouleversements violents.

Les hommes d'élite, qui sont en grand nombre dans le Piémont, en prêtant leur concours au gouvernement, ont saisi avec empressement cette occasion favorable de se rendre utiles à leur pays. M. l'abbé Gioberti, philosophe et théologien d'un

grand mérite, a donné le signal du mouvement par la publication d'un ouvrage à la fois politique et moral sur l'Italie. Cet éloquent écrivain, se souciant peu des utopies radicales de plusieurs de ses compatriotes, a démontré dans son livre d'une manière péremptoire que, pour assurer les progrès et l'avenir de l'Italie, il fallait engager les princes dans la cause nationale, en renonçant à ces fatales tentatives de révolution qui ont tant contribué à maintenir une séparation fâcheuse entre eux et leurs peuples. M. Gioberti n'a pas manqué à cette occasion d'encourager d'une manière toute particulière le Roi Charles-Albert à entrer dans cette nouvelle voie.

Quelque temps après, un des personnages les plus marquants de Turin, un littérateur distingué, le comte César Balbo, publiait un livre dédié à M. Gioberti et intitulé *les Espérances de l'Italie*, dans lequel il insistait en des termes nets et très-clairs sur l'indépendance de l'Italie. A d'autres époques, un écrivain qui se fût avisé de traiter un pareil sujet aurait dû pourvoir à sa sûreté par l'exil. Bien loin de cela, M. Balbo est tranquillement à Turin, et il est reçu à la cour avec bienveillance. Il en est de même de M. le comte Petitti et Massimo d'Azeglio; tous deux viennent de faire paraître deux livres remarquables : le premier sur les chemins de fer en Italie, le second sur les dernières affaires de la Romagne.

Le Gouvernement autrichien s'est vivement préoccupé, on le devine aisément, de ce qui se passait à Turin. Les notes diplomatiqnes ne se sont pas fait attendre. Le Roi Charles-Albert a maintenu avec fermeté ses droits de souverain libre et d'état indépendant : dès lors, le mécontentement de l'Autriche a éclaté; il s'est manifesté dans un arrêt récent du Conseil aulique, publié dans la *Gazette officielle* de Milan du 20 avril dernier, par lequel les vins piémontais, qui ne payaient dernièrement que 9 liv. 70 cent. autrichiennes l'hectolitre

d'entrée dans les états Lombardo-Vénitiens, viennent d'être soumis au droit exorbitant de 21 liv. 70 cent. autrichiennes, ce qui fait, avec le droit de 3 livres autres perçues en sus de l'octroi de la ville de Milan, 24 liv. 70 cent. Cette augmentation de droit équivaut à une prohibition complète des vins piémontais en Lombardie. Au lieu d'avoir recours à des représailles nuisibles, le Gouvernement sarde vient d'ordonner la diminution des droits de douane sur les objets que nous avons mentionnés plus haut. L'article de la *Gazette piémontaise* qui accompagne l'ordonnance royale et qui émane évidemment d'une source officielle ne laisse pas concevoir à ce sujet le plus léger doute.

Ainsi, le Gouvernement autrichien, alarmé des allures libérales du Gouvernement sarde, augmente considérablement les droits sur les vins piémontais et frappe directement les intérêts de l'immense majorité des cultivateurs du Piémont. Le Gouvernement sarde, à son tour, a répondu en ouvrant davantage ses frontières aux produits français et resserre ainsi de plus en plus ses relations commerciales avec la France. Cette intention du Gouvernement sarde est évidente, et les quelques lignes qui servent d'introduction à l'ordonnance royale du 2 mai le mettent à nu : « Par suite (dit le manifeste qui précède le décret du traité stipulé avec la France), et afin de resserrer davantage les relations commerciales entre les deux états (*dipendentemente dal trattato stipulato colla Francia onde vieppiù stringere le relazioni commerciali fra i due stati*), le Roi a ordonné et ordonne, etc. »

Les tendances nouvelles du roi Charles-Albert ne peuvent donc qu'aider au développement d'une sage et pacifique réforme dans le Piémont et dans le reste de l'Italie ; car tout se tient dans ce pays, et le monarque qui se montre tolérant et ami éclairé des véritables progrès doit exercer par cela même une grande influence morale sur toute la Péninsule.

Le roi Charles-Albert sait mieux que personne que de nos jours l'opinion publique est la reine du monde, et que rien n'échappe à la sévère impartialité de ses jugements; aussi s'efforce-t-il aujourd'hui, et autant qu'il le peut, d'obtenir ses suffrages; cette approbation ne lui ferait défaut ni en Italie, ni en France, ni dans le reste de l'Europe, s'il continue à se montrer favorable aux réformes bonnes et utiles, à diriger les hautes facultés de son peuple vers les œuvres fécondantes du travail et de la paix, et à comprendre ainsi le glorieux avenir réservé à la Maison de Savoie.

XXI.

Dal Giornale L'ALLIANCE.

(1re Année, No 93.)

Toute la presse française s'est émue en apprenant la nouvelle position que les circonstances semblent devoir faire à la royauté sarde dans l'avenir de l'Italie. Deviendra-t-elle le point de ralliement de la Péninsule contre les empiétements incessants de l'Autriche, ou bien se traînera-t-elle à la remorque du cabinet de Vienne? Telle est la question pendante.

Nous-mêmes nous avons montré toutes nos sympathies pour cette cause importante, et nous ne cesserons d'y donner la plus sérieuse attention. Des renseignements puisés à une source dont nous pouvons garantir l'authenticité nous permettent aujourd'hui de revenir sur cette affaire, que nous appellerions volontiers le commencement d'une ère nouvelle.

Il y a déjà plusieurs années que les deux gouvernements de l'Autriche et du Piémont vivent sur un pied de sourd mécontentement, caché sous une apparence d'intimité politique. Tout voisins qu'ils sont, et peut-être parce qu'ils sont voisins, il leur arrive souvent de ne point s'entendre. L'Autriche avait naguère la prétention d'approvisionner exclusivement certains cantons suisses d'un mauvais sel dont l'extraction se fait à Comacchio, et qu'elle leur vendait et vend encore fort cher. Les Suisses, qui savent calculer, ob-

12

tinrent du gouvernement sarde le transit à travers ses états de sels d'une autre provenance, qu'ils payaient moins cher quoique la qualité en fût meilleure. En fait de bonne politique comme de bonne administration, l'Autriche n'avait pas un mot à dire à cet arrangement. Néanmoins son ambassadeur à Turin s'en plaignit, le prit même sur un ton hautain, espérant sans doute l'emporter de vive force. Mais Charles-Albert tint bon, et, justement offensé de ces prétentions, il fit tout simplement *dénoncer* un traité conclu peu d'années auparavant entre les deux pays pour empêcher l'immense système de contrebande organisé, surtout contre l'Autriche, sur la ligne du Tessin et du lac Majeur. Là-dessus, grande irritation du cabinet de Vienne, qui usa de représailles en frappant d'une surtaxe les vins piémontais, dont le principal débouché est à Milan.

Les choses en étaient là quand la question des chemins de fer devint un nouveau sujet de refroidissement entre les deux pays. Ce que Liverpool est à Manchester, Gênes l'est à Milan, c'est-à-dire son port. La capitale de la Lombardie en reçoit non moins de trente mille tonnes de marchandises par an, nombre qui pourrait être porté au double avec un railway formant une tête de voie ferrée pour toute l'Italie inférieure. L'idée en était simple, et une compagnie lombardo-génoise s'organisa pour la mettre à exécution. Mais l'Autriche, voulant assurer le monopole du commerce levantin à ses deux ports de Trieste et de Venise, en reliant cette dernière ville à Milan par un chemin de fer achevé en partie, l'Autriche refusa l'autorisation demandée par ses sujets. Le cabinet de Turin dut même bientôt reconnaître que celui de Vienne tendait à isoler le Piémont, d'une manière absolue, du mouvement commercial de la Méditerranée. Il y avait une série de faits dont la liaison attestait un

système bien arrêté de la part de l'Autriche : refus de toute concession à ses propres sujets quand ils voulaient se fondre avec les Piémontais ; refus de s'entendre avec le gouvernement sarde pour lier leurs travaux réciproques de manière à créer un système commun ; efforts incessants et opiniâtres pour arrêter dans le Piémont lui-même la construction des voies ferrées. Hésiter un instant en présence de ce mauvais vouloir opiniâtre, c'était se perdre ; aussi le gouvernement de Charles-Albert prit résolument son parti. Une loi fut rendue, déclarant que les railways seraient entrepris concurremment avec les ressources de l'Etat et celles de l'industrie privée. Quant à la voie de Milan, on la mènerait jusqu'à la frontière pour assurer, par la vallée du Tessin et du lac Majeur, un transit plus facile vers la Suisse et l'Allemagne méridionale. On peut juger de l'irritation que l'Autriche ressentit à cette occasion par l'explosion de colère qui éclata dans toutes les feuilles de la Lombardie et de l'Empire. La *Gazette d'Augsbourg* reçut surtout pour mission de défendre le cabinet de Vienne, d'attaquer le *petit* Etat sarde ; et, dans cette incroyable guerre, ce journal osa même avouer que l'on *était résolu à ruiner de plus en plus le port de Gênes*.

Ce fut sur ces entrefaites que parut à Turin l'ouvrage du comte Petitti sur le meilleur système de railways à organiser pour l'Italie entière. Son livre devint le point de mire de tous les critiques autrichiens. Le *Lloyd* de Trieste se distingua par son acharnement et par le ton de hauteur qu'il prit à l'égard de l'économiste piémontais. Celui-ci conviait tous les gouvernements italiens à s'entendre pour doter le pays de ces communications si importantes pour l'avenir de la presqu'île. Dans une contrée aussi morcelée, il fallait chercher à ne froisser aucune susceptibilité, à grouper en

faisceau les intérêts divers par quelques concessions réciproques : c'est précisément ce que M. le comte Petitti s'efforçait de réaliser dans ses projets. Or, croirait-on que l'organe officiel de l'Autriche combattit ces généreuses tendances? qu'il se déclara le partisan du système exclusif *à tout prix?* Le cabinet de Turin fut blessé de ces procédés, et si, par une mesure de prudence, il n'avait pas voulu jusque-là qu'on répondît à ces attaques si passionnées, il se crut enfin autorisé à ne point comprimer davantage le patriotisme de ses sujets. M. le comte Balbo, déjà si avantageusement connu dans la littérature italienne, publia dans la *Gazette de Gênes* un article qui réfutait victorieusement les arguments des publicistes allemands. Son travail, que nous avons sous les yeux, est un modèle de dignité et de discussion calme. Cet exemple a été suivi par d'autres écrivains, tels que M. Erede, dans l'*Eco dei giornali*, ce qui n'a pas empêché la *Gazette d'Augsbourg* et le *Lloyd* de continuer la polémique. Les Allemands accusent surtout MM. Balbo et Petitti de ne vouloir aucun progrès pour l'Italie et de ne voir partout que l'accroissement de la domination autrichienne. Les publicistes piémontais auraient bien, ce nous semble, d'assez bonnes raisons pour justifier ces craintes; mais l'accusation est au moins singulière en présence du livre de M. Petitti lui-même. Que les Italiens aient combattu le projet d'union douanière que l'Autriche voulait établir dans la Péninsule, cela se comprend : il y allait de l'indépendance même du pays. Mais il est de fait qu'ils demandent, au contraire, de *conserver*, d'*augmenter*, d'*étendre* tous les rapports de bon voisinage. Si nous sommes bien renseignés, le cabinet de Vienne se montre absolument opposé à ces tendances : augmentation des droits différentiels, entraves multipliées dans les rapports commerciaux

des deux pays, tracasseries de police à l'égard des sujets piémontais qui voyagent en Lombardie, rien n'a été oublié depuis quelque temps pour altérer les relations entre les deux Etats.

A considérer cette conduite sous le point de vue politique, elle est certainement des plus maladroites ; c'est montrer la monarchie sarde comme le boulevard de l'indépendance nationale, *qui est,* dit notre correspondant, *le vœu le plus cher et le plus prononcé de tout Italien.* Au milieu des embarras que subit aujourd'hui l'empire marqueté de Ferdinand, en Hongrie, en Galicie, en Bohême et en Italie même, on fait la part belle à Charles-Albert ; on lui crée une position excellente, où il peut avoir les bénéfices du patriotisme sans en courir les dangers, où il peut ruiner le commerce lombardo-vénitien, en usant de justes représailles, sans renoncer à ces principes conservateurs qui font la véritable force des Etats. La grande majorité des hommes d'Etat du Piémont, la noblesse, le clergé, la bourgeoisie, le peuple, tous se réunissent de plus en plus dans la pensée de l'affranchissement national par des voies pacifiques, et personne assurément n'est fondé à leur en faire un crime, si l'on considère les événements actuels. Le gouvernement vraiment paternel du prince régnant offre tous les éléments d'ordre et de sécurité que peuvent réclamer les esprits les plus éclairés, et l'attention intelligente qu'il prête aux choses religieuses offre une garantie de plus aux hommes non moins avides de foi que d'indépendance.

Il est essentiel que la France connaisse cet état de choses et lui donne l'appui de son autorité morale ; car ainsi se forment et se réalisent des rapports plus solides que ceux qui s'appuient sur des traités, ou plutôt ces rapports font eux-mêmes les traités et les établissent sur des bases plus durables.

XXII.

Dal Giornale le Correspondant.

(Tom. XIV, 10e livraison, 25 mai 1846.)

Revenons, avant de finir, sur la nouvelle position que fait l'Autriche à la royauté de Charles Albert. Toute la presse s'est occupée avec raison des différends survenus entre le cabinet de Turin et celui de M. de Metternich. A force de vouloir acquérir le monopole exclusif de la politique et du commerce en Italie, les Autrichiens s'aliéneront leurs amis les plus fidèles. Les Suisses ayant fini par se lasser d'un sel qu'on leur vendait fort cher et par en demander à leurs voisins du Piémont, il en est résulté une grande irritation de la part des Allemands; de là une augmentation de droits sur les vins de provenance sarde qui entrent en Lombardie; mais de là, par représailles, la *dénonciation*, par le roi de Sardaigne, d'un traité de commerce qui profitait surtout à l'Autriche. Quand est survenue la question des chemins de fer, celle-ci a voulu aussi tout accaparer au profit de Trieste; elle a prétendu tuer le commerce de Gênes, qui est le vrai port de Milan; elle a refusé de s'entendre avec le gouvernement piémontais pour construire en commun un système de voies ferrées, et alors le Piémont s'est mis hardiment à la tête du mouvement. Les publicistes les plus distingués sont entrés en lice : MM. Petitti, Balbo, Erede attaquent à outrance les organes officiels du cabinet de Vienne, tandis que M. d'Azeglio publie tranquille-

ment son livre, où les fautes de l'administration autrichienne sont traitées avec une courageuse sévérité.

Tous les regards de la presqu'île italienne et même d'une partie de l'Europe s'attachent donc en ce moment sur les Etats-Sardes. Un beau rôle est réservé peut-être au roi Charles-Albert, et son nom sera prononcé avec amour par la postérité reconnaissante, s'il parvient à grouper en faisceau tous les intérêts de sa patrie, en lui rendant un peu de ce bonheur auquel elle aspire depuis si longtemps et dont la prive surtout le gouvernement de l'étranger. Il y a aussi là un beau rôle à jouer pour la France, un rôle tout pacifique, un rôle d'union intelligente et éclairée, qui fasse de la monarchie sarde une amie sûre, dont l'attachement sera d'autant plus fort qu'il reposera sur une entière indépendance et sur des services réciproques. Que la France serve de solide appui à cette ceinture de souverainetés qui l'entourent, et qu'aura-t-elle à craindre pour l'avenir? Qui aurait le droit de lui disputer cette légitime et bienfaisante part d'influence?

XXIII.

Dal Giornale l'UNIVERS.

—

(3 giugno 1846.)

FRANCE. — *Paris,* 2 juin. Si le progrès matériel est un gage de repos pour les peuples, la tranquillité intérieure des Etats-Sardes ne sera de longtemps troublée; car il n'est aucune partie de l'Europe où le gouvernement fasse davantage pour assurer la prospérité de ses administrés et y réussisse mieux. C'est une justice qui n'est refusée par personne aux ministres du roi actuel, ou plutôt à ce prince. Prudent et ferme à la fois, il a éloigné par degrés la plupart des abus qui entravaient le développement de la richesse publique, et il en est déjà récompensé par la situation florissante de ses finances et par un accroissement très-réel de force et de considération. C'est un roi *réformateur* dans le sens que l'on attachait autrefois à ce mot, et, sans l'avoir cherché peut-être, il a obtenu dans toute la péninsule italienne une popularité dont les conséquences valent la peine d'être sérieusement examinées. Telle est du moins l'opinion du cabinet de Vienne, dont le déplaisir ou plutôt l'inquiétude vient tout récemment de se manifester d'une manière assez éclatante.

Il y a sans doute en Italie, comme partout ailleurs, des hommes très-disposés à chercher dans le sang la réalisation des plus criminelles utopies. Si jamais le pouvoir tombait entre leurs mains, ils s'en serviraient pour exter-

miner les adorateurs du vrai Dieu et placer une autre fois sur nos autels la déesse de la Raison. L'année 93 n'a rien vu en France que ces plagiaires en herbe du comité de salut public ne rêvent pour leur patrie, et les patriotes plus sincères qui se sont joints à eux en ont été punis par les fréquents échecs qu'ils ont essuyés. De pareils auxiliaires inspirent en effet trop d'horreur pour pouvoir être véritablement utiles à ceux qui consentent à s'en servir. C'est une vérité que l'expérience démontre plus clairement de jour en jour, et les Italiens commencent à la comprendre. A mesure qu'elle pénétrera davantage dans leur esprit, ils répudieront plus nettement encore tout ce qui peut donner à leurs réclamations un caractère révolutionnaire, et la double opposition des peuples et des gouvernements diminuera dans une égale proportion, parce que les uns ne seront plus menacés dans leur foi et les autres dans leur existence. Les gouvernements les plus absolus tolèrent au moins l'exercice du droit de pétition, et ce serait mal connaître le cœur humain que de les supposer sourds à des demandes dont le premier effet, si elles étaient exaucées, serait de les enrichir plus rapidement encore que les pétitionnaires eux-mêmes. Mais comment faire des améliorations véritablement utiles, lorsque le maintien de l'ordre, sous sa forme la plus rudimentaire, est présenté comme un grief, et que le redressement de ce grief est réclamé le poignard à la main?

L'usage que le roi Charles-Albert a fait de son pouvoir renferme sous ce rapport de salutaires enseignements, et il est permis d'espérer qu'ils ne seront perdus pour personne. Déjà un grand nombre de cœurs généreux, que de coupables théories auraient entraînés, il y a quelques années, dans les loges des Carbonari, manifestent des tendances

qui peuvent être hautement avouées, même devant ceux qui sont le moins disposés à y applaudir. Nous voulons parler ici de ce qui n'est pas encore un parti, mais le sera bientôt, de ce nombreux public qui commence à se former autour de plusieurs écrivains distingués et pour la plupart chrétiens fervents, lesquels, sans se préoccuper des institutions politiques, font de l'expulsion de l'étranger le premier de leurs vœux et déclarent sans détour qu'il ne peut être réalisé que par l'avénement du chef de la maison de Savoie au trône lombardo-vénitien. Dans leur système, rien d'ailleurs ne sera changé, par la violence du moins, à l'état de la Péninsule. Les souverains actuels garderaient leurs trônes et leurs droits; mais le joug de l'Autriche serait brisé, et la puissante monarchie fondée au septentrion défendrait le sud et le centre contre les invasions de ces *Tedeschi* si détestés de qui porte dans sa poitrine un cœur vraiment italien. Quant aux réformes intérieures, la sagesse des princes, consultant les vrais besoins des peuples, y pourvoirait librement, c'est-à-dire, sans s'exposer aux périls de cette précipitation qui fait tout mal, même le bien, parce qu'elle veut tout faire à la fois.

De pareilles idées ne pouvaient être développées sans plaire à deux classes très-différentes de personnes : l'une, et la plus nombreuse, qui y trouve l'expression de sa pensée la plus intime, l'autre qui y voit un acheminement à d'autres projets plus hardis et surtout plus coupables. Les ouvrages de M. l'abbé Gioberti et du comte Balbo sur l'excellence et l'avenir des peuples italiens devaient donc avoir un profond retentissement, et l'on apprendra sans surprise que les regards de l'Italie entière sont maintenant fixés sur le roi de Sardaigne. Elle attend avec anxiété le congrès scientifique qui doit avoir lieu à Gênes

dans le mois de septembre prochain ; car le bruit court que, parmi les paroles qui y seront prononcées, il y en aura dont le sens, si voilé qu'il puisse être, jettera quelque jour sur les desseins de ce prince. Cette espérance ou cette crainte sera, selon toute apparence, complétement déçue. Charles-Albert n'est pas aussi ambitieux qu'on le suppose, et alors même qu'il le serait, il donnerait aux honnêtes gens le temps de séparer leur cause de celle des sociétés secrètes et n'accepterait le titre de libérateur de la Péninsule qu'autant qu'il ne courrait pas risque de tomber sous le joug anarchique des sectaires qui déjà ont fait tant de mal. Qu'après cela les événements lui apportent la couronne lombardo-vénitienne, il l'acceptera ; et l'ayant acceptée, il saura la défendre ; qu'il prévoie même, dans la désorganisation plus ou moins prochaine de la monarchie autrichienne, des circonstances telles qu'il y aurait pour lui plus de danger à refuser cette couronne qu'à la prendre, cela est encore plus probable ; mais très-certainement des arrière-pensées de cette nature n'entrent pour rien dans la nouvelle attitude qu'il a prise soit envers l'Autriche, soit envers la France.

Le carbonarisme a été l'allié sinon le plus dévoué, du moins le plus utile du cabinet de Vienne. Menacés par cet ennemi acharné de toutes les réformes praticables, les princes italiens se sont naturellement jetés entre les bras de la puissance qui à la fois était la plus voisine et se montrait la plus hostile à toute innovation politique. Elle les a dominés par la crainte que leur inspiraient leurs sujets, et l'on sait comment elle a usé et comment elle use encore de l'influence qu'elle a acquise. Aussi le gouvernement ne hait-il qu'à demi les révolutionnaires italiens. C'est une race qu'il serait fâché de voir périr tout à fait; car

chaque fois qu'elle rend son intervention nécessaire, il étend ses droits et se montre dans toute l'insolence de son protectorat. Tant qu'elle vivra, d'ailleurs, il n'a point à redouter la formation d'une coalition contre ses empiétements, coalition inévitable le jour où la peur d'une catastrophe imminente ne lui livrera plus, pieds et poings liés, les princes de ce beau pays. Alors, n'ayant plus besoin du secours d'une force étrangère, ils ne vivront pas au jour le jour, et ils ne seront plus obligés de sacrifier aux impérieuses nécessités du moment les projets les plus chers à leurs cœurs et les plus utiles à leurs sujets. Or, ils ne peuvent être affranchis *au dedans* sans vouloir l'être *au dehors*, ou, en d'autres termes, sans essayer de briser un joug qui les soutient quelquefois, mais les accable toujours.

Par une exception toute spéciale et qui tient à leur situation topographique, les États-Sardes n'étaient exposés ni aux mêmes périls, ni, par conséquent, à la même servitude. Nous avons dit comment le roi Charles-Albert avait profité de ce double avantage; et l'on conçoit sans peine, d'une part, que, profondément froissé par les allures hautaines de l'Autriche, il ait cherché un appui dans la France; de l'autre, que l'Autriche elle-même se soit irritée et effrayée de l'opposition qu'elle rencontrait à Turin et des exemples qui y étaient donnés. L'indépendance de la Sardaigne l'inquiète, mais la tranquillité qui y règne, ainsi que les améliorations intérieures qui s'y font l'alarment bien davantage; et si l'on ajoute à ces griefs déjà si grands la possibilité de voir, en cas de guerre avec la France, une armée bien disciplinée et *italienne* se tourner contre elle, on s'étonnera moins de son mécontentement que de la manière dont il s'est produit. Brisant des conventions commerciales qui remontent au delà du siècle dernier, elle vient, par un ar-

rêté en date du 26 avril dernier, de frapper les vins du Piémont d'un droit qui équivaut à une prohibition. Cette mesure, ruineuse pour un grand nombre de vignerons sardes qui n'avaient pas d'autre débouché, est évidemment dictée par la colère et non par le désir de favoriser les vignerons de la Lombardie, puisqu'elle n'atteint pas le produit du canton radical du Tessin. En épargnant ainsi les démocrates les plus avancés peut-être de la Suisse, pendant qu'il se montre sans pitié pour les royalistes du Piémont, le cabinet autrichien prouve assez que la seule question à laquelle il attache de l'importance est la question politique, et là encore se trouve un enseignement des plus utiles. On peut juger par un pareil fait de ce que valent à ses yeux les principes dont il se dit le défenseur par excellence.

Ces mesures acerbes ont soulevé une indignation générale dans le royaume de Sardaigne, et Charles-Albert y a répondu en accordant de nouvelles faveurs au commerce français. Ses sujets, du reste, se résignent avec joie aux privations qui leur sont imposées, et ils les bénissent presque, parce qu'ils y voient la preuve que leur patrie n'est plus sous la dépendance de l'Autriche. Non-seulement donc le but de ces rigueurs douanières est manqué, mais, en outre, elles concentrent de plus en plus l'attention et les espérances de l'Italie sur Charles-Albert. Une faute grave a donc été commise, et le temps n'est peut-être pas très-éloigné où la maison d'Autriche aura deux motifs au lieu d'un pour déplorer les événements de l'année 1846.

XXIV.

Affaire des tarifs. — Différends entre l'Autriche et la Sardaigne.

(Portefeuille, *Revue diplomatique*.)

Il vient de s'élever de graves difficultés commerciales entre le cabinet de Vienne et notre gouvernement.

Une convention bien ancienne (puisqu'elle date de 1751) entre l'Autriche et la Sardaigne réglait le commerce du sel entre les deux Etats de la manière suivante : l'Autriche accordait un libre passage au sel qui, de la république de Venise, était envoyé dans les Etats Sardes et devait nécessairement passer par la Lombardie.

La Sardaigne renonçait, de son côté, au commerce actif du sel avec les cantons suisses. Cette convention fut remise en vigueur par les traités de 1815, quoique d'après ces mêmes traités l'ancienne république de Venise eût cessé de compter parmi les Etats indépendants. Mais, dans le fait, cette convention pouvait être considérée comme réellement abrogée, car depuis long-temps la régie sarde avait renoncé à se servir du sel de Venise. Aussi, lorsque le gouvernement du canton du Tessin (Suisse italienne) demanda au cabinet de Turin le libre passage du sel à travers nos Etats, notre gouvernement s'empressa d'accéder à cette juste demande, à laquelle il ne pouvait opposer un refus raisonnable. Le cabinet autrichien regarda cette concession comme une infraction à l'ancienne convention de 1751, renouvelée en

1815, et il ordonna à son ambassadeur près la cour de Sardaigne d'adresser au gouvernement du roi Charles-Albert les réclamations les plus catégoriques et les plus positives à ce sujet.

Le gouvernement sarde répondit à la note diplomatique de l'ambassadeur autrichien avec une très-grande réserve, mais en même temps il déclara persister dans sa résolution. — Dès lors, les représailles ne se sont pas fait attendre. Le conseil aulique, par un arrêt inséré dans la *Gazette officielle de Milan* du 20 avril dernier, frappa les vins piémontais qui entrent en Lombardie d'un droit prohibitif véritablement énorme. Vous allez en juger par les chiffres suivants:

Jusqu'à présent, nos vins piémontais payaient, pour leur entrée, dans le royaume Lombardo-Vénitien, 9 liv. 20 autrichiennes l'hectolitre, auxquelles il faut ajouter le droit de 3 livres de la même monnaie perçu par l'octroi particulier de la ville de Milan : c'était déjà beaucoup. Or, d'après l'arrêt que le Conseil aulique vient de rendre, ce droit est élevé à celui de 21 liv. 10 autrichiennes; ce qui fait une augmentation de rien moins que 12 livres autrichiennes par hectolitre. Cette mesure a frappé très-directement notre commerce et surtout les intérêts d'un grand nombre de nos propriétaires, dont la ressource principale était peut-être l'écoulement de nos vins en Lombardie.

En présence de ce fait, notre gouvernement, il faut le dire, en honneur de la vérité et de la justice, a gardé une conduite qui a été considérée comme au-dessus de tout éloge! Notre gouvernement, en effet, aurait pu se lancer dans la carrière facile des représailles et reproduire ainsi en Italie la guerre de tarifs et de prohibitions que la Hollande et la Belgique viennent de se livrer dernièrement aux portes de la France.

Mais le roi Charles-Albert a mieux aimé répondre aux mesures prises par l'Autriche, en s'avançant d'un pas ferme et sûr dans la voie de la liberté commerciale.

La *Gazette officielle* du 2 de ce mois, en effet, après avoir fait l'historique de cette affaire, tel que je viens de le dire, contient une ordonnance royale qui réduit singulièrement les droits perçus jusqu'à présent sur les eaux-de-vie, sur le sucre raffiné de toute sorte, sur les fruits verts, sur les objets de mode et de luxe, et enfin sur la porcelaine.

Il y a plus : ce décret est précédé d'un manifeste officiel, dans lequel il est dit, en termes très-nets et très-expressifs, que les réformes commerciales dont il est question ont entre autres buts celui de resserrer de plus en plus les relations commerciales qui existent entre le Piémont et la France.

Je traduis ces mots à la lettre, car ils sont officiels et méritent évidemment la peine d'être signalés d'une façon toute spéciale à l'attention de la France, et surtout à celle de son gouvernement, dont l'influence ne peut que gagner toujours du terrain en Piémont et dans tout le reste de l'Italie par suite des circonstances actuelles.

Je ne vous signalerai pas les avantages immenses que votre commerce obtiendra par suite de la mesure en question.

Les avantages ressortent de la simple énumération des objets sur lesquels portent les réductions proposées.

La France, par exemple, est un des principaux marchés où nos négociants viennent se pourvoir des objets de mode et de luxe : or, n'est-il pas évident que la réduction proposée facilitera singulièrement et augmentera de beaucoup le commerce de ces différents objets?

Dès que l'article de la *Gazette officielle* renfermant l'or-

donnance susdite avec les commentaires et les déclarations qui l'accompagnent, dès que cet article a été connu dans la ville, tous les esprits en ont été frappés, tout le monde en a été véritablement enchanté. On s'est porté en masse devant le palais du roi pour lui témoigner, par une démonstration populaire, l'approbation générale que sa conduite noble et indépendante rencontrait dans toutes les classes de la société. Pour nous ce qui vient d'arriver est une nouveauté véritable; car jusqu'à présent l'influence autrichienne régnait en souveraine, et personne ne pouvait songer à lui résister.

En attendant, le roi vient d'envoyer à Vienne un de nos diplomates les plus habiles et les plus estimés, M. le marquis Ricci, qui est chargé d'aplanir le différend survenu entre notre gouvernement et celui de Vienne. Tout le monde ici a applaudi à ce choix, car tous apprécient, comme il le mérite, le caractère ferme et noble de M. Ricci. M. Ricci, personne n'en doute ici, saura soutenir les droits de notre gouvernement avec la fermeté de résolution qu'on lui connaît, tout en faisant ce qui sera en son pouvoir pour ne pas altérer d'une manière grave les relations qui ont existé jusqu'à nos jours entre les deux gouvernements.

Je viens de vous faire, le plus brièvement que j'ai pu, le récit de cette petite escarmouche douanière qui a mis en émoi non-seulement notre ville, mais le Piémont, je pourrais presque dire l'Italie toute entière.

Vous trouverez peut-être que cette émotion, cette grande agitation est bien au-dessus du différend qui en est la source et l'objet. Or, c'est sur ce point, précisément, que je crois utile de vous donner quelques détails; ils vous mettront à même de comprendre le fond des choses et de

saisir le véritable sens de ces événements, qui semblent dénués d'importance politique et qui cachent cependant un intérêt politique très-grand.

Sachez donc que les mesures prohibitives prises par l'Autriche ne signifient autre chose, sinon le mécontentement extrême que les allures libérales et nationales de notre roi et de notre gouvernement ont inspiré à la cour de Vienne. Depuis deux ou trois années environ, le roi Charles-Albert a montré de plus en plus qu'il voulait être maître dans ses Etats, et qu'il se souciait peu d'obtempérer aux conseils impératifs qui lui arrivaient de Vienne. La tranquillité profonde dont notre pays jouit depuis 1834 a laissé le champ libre aux bonnes intentions du roi, qui a profité de la paix pour s'avancer dans la voie des concessions sages et modérées, qui, bien loin d'évoquer les révolutions et les troubles politiques, raffermissent au contraire le trône et le pouvoir des lois. Certes, il nous reste du chemin à faire pour entrer dans la grande famille des Etats constitutionnels de l'Europe moderne; mais enfin nous sommes en bonne voie, et nous en devons une reconnaissance infinie au monarque sage et éclairé qui nous gouverne. Il faut ajouter aussi que le roi a été secondé dans ses desseins et dans ses projets par des hommes de bonne volonté qui veulent avant tout le bien du pays et qui aiment beaucoup les institutions libérales, tout en les voulant appuyer sur l'ordre et la légalité.

En 1843, un ouvrage en langue italienne intitulé : *Del Primato Morale e Civile degli Italiani (De la Suprématie morale et civile des Italiens)*, parut à Bruxelles.

L'auteur était M. l'abbé Vincent Gioberti, de Turin, qui occupe le premier rang parmi les philosophes italiens, et qui est incontestablement un des premiers écrivains de

notre pays et de ce siècle. Dans l'ouvrage que je viens de citer, M. Gioberti parlait longuement de l'état actuel de l'Italie et démontrait, avec une logique et une éloquence inimitables, que les moyens violents ne pouvaient que nuire au salut de l'Italie, et que, pour arriver à de bons résultats, il fallait avant tout engager tous les princes de la Péninsule à entrer sans crainte dans la voie des réformes modérées.

Le livre de M. Gioberti fit une sensation profonde dans toute l'Italie. Le roi Charles-Albert, qui professait depuis quelque temps une estime toute particulière pour le talent de M. Gioberti, lut avec un grand intérêt le nouveau livre de l'éloquent écrivain et en fut très-frappé. Depuis cette époque, on peut dire qu'une ère nouvelle a commencé en Piémont. Les livres ont succédé aux livres. Les hommes les plus sages et les plus haut placés de Turin ont fait acte d'adhésion très-explicite aux doctrines libérales modérées. En 1844, le comte César Balbo, historien et littérateur d'un grand mérite, publia un livre intitulé : *Des Espérances de l'Italie*, dans lequel il proclamait tout haut l'indépendance nationale de l'Italie.

Cette année encore, le comte Petitti, conseiller d'Etat et magistrat éminent, vient de publier un livre remarquable sur les chemins de fer en Italie, dans lequel il est question aussi de l'indépendance nationale de notre pays et de son unité politique. Il y a quelques mois enfin, M. Massimo d'Azeglio, membre distingué, lui aussi, de l'aristocratie piémontaise, vient de publier une brochure très-énergique dans laquelle, tout en blâmant les tentatives révolutionnaires de la Romagne, il s'explique avec beaucoup de franchise sur la mauvaise administration de la cour de Rome, et insiste aussi en termes très-clairs sur l'indépendance nationale de notre Péninsule.

Or, tous ces hommes distingués sont tous sujets piémontais, et ils n'ont pas craint d'exprimer leur opinion avec un courage et une loyauté qui méritent de nombreux imitateurs. Le roi Charles-Albert connaît très-bien MM. Balbo, Petitti et d'Azeglio, et il apprécie leur indépendance et la noblesse de leur caractère.

Il sait qu'ils sont bien dévoués à sa dynastie et aux lois, mais qu'ils sont aussi les amis éclairés et zélés du progrès sage et pacifique. Il est inutile d'ajouter que, même après leurs écrits, ces Messieurs vont à la cour, où ils sont reçus avec une bienveillanee très-significative.

Je vous en ai dit assez pour vous faire comprendre la véritable raison de la mauvaise humeur de l'Autriche contre notre gouvernement. Les mots d'indépendance italienne, de gouvernement libéral sonnent mal aux oreilles des ministres de l'empereur d'Autriche : aussi on ne doit pas s'étonner ni de leur ressentiment, ni de la manière dont ils l'ont témoigné.

Les notes diplomatiques se sont succédé coup sur coup, et elles étaient empreintes, à ce qu'on assure, d'un ton d'aigreur très-marqué. Il n'y a pas jusqu'à une belle médaille que le roi Charles-Albert vient de faire mettre en circulation, qui ait pu échapper aux anathèmes de proscription du gouvernement autrichien. Cette médaille présente d'un côté le buste du roi Charles-Albert, de l'autre, un lion orné des armes de la maison de Savoie, qui tient dans ses griffes un aigle et qui est entouré des portraits de quatre grands génies italiens, le Dante, Galilée, Raphaël et Christophe Colomb. A toutes les sommations, à toutes les injonctions du cabinet de Vienne, le roi de Piémont a répondu avec une très-grande modération, mais en même temps avec une fermeté qui l'ho-

nore. Tous cès détails ont transpiré dans le public, et voilà ce qui a rendu notre roi si justement populaire. Vous comprenez maintenant ce que signifie la prohibition exhorbitante dont les vins piémontais viennent d'être frappés; et vous comprenez aussi la raison pour laquelle tant d'enthousiasme a éclaté, le 2 mai, dans notre ville lorsqu'on a lu l'article officiel qui répondait à la mesure prohibitive de l'Autriche par un décret en faveur de la liberté commerciale. Dans ma prochaine lettre, je vous donnerai des nouvelles du reste de l'Italie, où ce qui se passe chez nous ne mamque pas de produire une sensation très-profonde.

XXV.

Affaire des tarifs, différend entre l'Autriche et la Sardaigne.

—

(Portefeuille, *Revue diplomatique*.)

Turin, 25 *mai*.

L'attention publique est toujours vivement préoccupée de l'attitude prise par le gouvernement sarde vis-à-vis de l'Autriche. En écartant de ce conflit tout ce qui peut être politique, l'interdiction seule, l'interdiction presque absolue dont le Conseil aulique a frappé les vins piémontais est un motif très-suffisant pour expliquer l'agitation dont je parle et qui existe dans les principales classes de la société comme dans le reste du pays. Des intérêts nombreux ont été lésés par cette mesure du Conseil ; on réclame, et on ne peut tarder à obtenir un dédommagement. Le gouvernement doit aviser ; mais, en dehors de l'action officielle, on s'occupe aussi de trouver un remède à la situation commerciale du Piémont. C'est ainsi que déjà des citoyens les plus notables de Turin viennent de former une sorte de *ligue*, et qu'ils ont ouvert des listes de souscription publique, à l'effet d'établir à Turin et à Gênes des maisons de commerce destinées exclusivement à l'exportation des vins piémontais. Les principes et les statuts de cette société doivent être bientôt soumis à la sanction royale.

Le gouvernement songe à donner le développement le

plus large au commerce du littoral génois; car il sait que l'exportation la plus ordinaire et la plus facile des vins piémontais ne peut être faite que par voie de mer. Mais on ne peut se dissimuler l'obstacle principal contre lequel auront à lutter nos vins sur les marchés étrangers : là, en effet, les attend une concurrence redoutable. *L'association* établie à Turin s'en préoccupe particulièrement, et, dans l'ensemble de son plan commercial, elle s'attache à une chose : à provoquer, par tous les moyens possibles, les progrès de la fabrication des vins dans les États-Sardes.

Ce mouvement extraordinaire de *l'association*, ces souscriptions nationales sont des faits si nouveaux dans notre pays que vous ne vous étonnerez plus lorsque je parle de l'agitation et même de l'émotion qui règne à Turin. Les mesures prohibitives de l'Autriche nous ont rendu à certains égards de véritables services : d'abord, l'Autriche a dû sentir et elle nous a fait sentir aussitôt que nous étions un peuple et que nous avions des intérêts indépendants ; ensuite l'Autriche aura eu, sans le vouloir, le mérite de donner un essor à notre commerce et à notre marine. Ce sont là, je le répète, autant de services importants, et le Piémont en doit quelque reconnaissance au Conseil aulique.

Cependant, l'Autriche ne paraît pas se douter encore de toutes les difficultés qui doivent s'élever dans la voie où, malheureusement, elle s'est engagée. Aujourd'hui même, s'il faut s'en rapporter à des informations d'ordinaire plus qu'exactes, il ne s'agirait de rien moins que d'une nouvelle prohibition que le Conseil aulique, très-contrarié de l'effet produit par sa première mesure, lancerait contre un article principal du commerce et de l'agriculture piémontaise. Cette fois, les bêtes à cornes auraient leur tour après les vins. Il paraît que la menace de cette prohibition était

signifiée en termes très-vifs dans la dernière note diplomatique que l'ambassadeur d'Autriche vient de communiquer à notre gouvernement. Nous saurons bientôt à quoi nous en tenir sur ce point ; mais déjà se manifestent de vives appréhensions parmi tous ceux (et il sont en grand nombre) dont le commerce de l'espèce bovine est la ressource principale. Heureusement la France, par le dernier traité de commerce qu'elle vient de conclure avec le gouvernement sarde, a accordé la libre entrée des bœufs et de toutes les bêtes à cornes du Piémont ; mais si, comme on le craint, les marchés de la Lombardie venaient à manquer, par suite d'une taxe exagérée, il est évident que la perte de ce marché ne laisserait pas que d'être très-fâcheuse, et ce serait compromettre inutilement encore les intérêts de notre commerce et de notre agriculture. En verité, la conduite du cabinet autrichien n'est pas toujours habile !

N'est-il pas évident que le système des rigueurs douanières adopté par l'Autriche n'est pas digne de la sagesse de ses hommes d'État, et que ses conséquences doivent être de nous pousser toujours de plus en plus dans les bras de la France, et de resserrer, par des liens toujours plus forts, notre alliance politique et commerciale avec cette dernière puissance? Notre gouvernement, du reste, ne voit pas les choses autrement, et le roi Charles-Albert est, en ce moment-ci, un partisan très-prononcé de l'alliance française.

Je ne saurais vous décrire l'effet produit sur le gouvernement autrichien par la résistance inattendue qu'il vient de rencontrer de la part de notre roi. Les ordres les plus sévères ont été envoyés de Vienne à Milan pour surveiller rigoureusement les relations si fréquentes et si intimes qui existent depuis un temps immémorial entre la Lombardie et le Piémont, relations que le voisinage de ces deux belles

provinces de la péninsule italienne rendent continuelles. Les Piémontais qui se rendent en Lombardie sont, à la frontière, l'objet de tracasseries inconcevables et qui touchent presqu'au ridicnle. On est allé jusqu'à refuser à plusieurs sujets lombards les passeports nécessaires pour se rendre en Piémont. En revanche, on a chassé de Milan plusieurs sujets sardes, qui n'étaient, aux yeux de la police autrichienne, coupables d'aucun crime, excepté de celui d'être sujets du roi Charles-Albert. Dernièrement, un improvisateur très-connu, M. Luigi Cicconi, qui a vécu plusieurs années à Paris et qui demeure depuis environ huit ans à Turin, se trouvait à Milan, où il avait l'habitude d'aller passer quelques jours à différentes époques de l'année. Tout-à-coup, et sans aucune raison apparente, M. Cicconi fut mandé devant la police impériale de Milan. Le directeur-général de police lui signifia en peu de mots qu'il fallait quitter Milan sur-le-champ ; et comme M. Cicconi demandait l'explication de cette étrange mesure, le chef de la police lui répondit sur un ton d'ironie très-marqué : « L'air de Milan n'est pas bon pour vous, Monsieur ; allez à Turin, où l'on vit si bien (*questa non è aria per lei : vada, vada a Torino, dove si stà tanto bene*). » Ainsi, après avoir frappé de prohibition quelques articles du commerce piémontais, il paraît que le gouvernement autrichien veut étendre le droit prohibitif même sur les hommes.

Les nouvelles qui nous arrivent tous les jours de Milan témoignent unanimement de l'espèce de panique dont paraissent saisies les autorités autrichiennes. Il me serait impossible d'employer un autre mot en parlant de la mesure suivante, adoptée par les employés de ce grand empire dans la ville de Milan.

On a placé une sentinelle à la garde de chacun des puits

de la citadelle, et tous les habitants qui voudraient puiser de l'eau pour leur usage domestique sont obligés de se présenter munis d'une permission spéciale du gouverneur de la ville et du commandant du fort ; sans cela, on peut être sûr de rentrer chez soi sans eau. Il me paraît superflu d'ajouter que les précautions militaires les plus grandes et les plus minutieuses ont été prises presque dans chaque ville de la Lombardie, et surtout à Milan, à Mantoue et à Vérone, où ce luxe de mesures préventives contraste d'une manière très-frappante avec l'état de tranquille et pacifique inertie dans lequel vivent les habitants du royaume Lombardo-Vénitien. J'ajouterai, pour dernier trait, que le cabinet autrichien vient d'envoyer à tous les journaux salariés l'ordre exprès de tomber à bras raccourcis sur les écrivains italiens (et les Piémontais en particulier) qui ont témoigné leur peu de sympathie pour la domination autrichienne en Italie. Si, par hasard, les derniers numéros du *Lloyd de Trieste* venaient à tomber sous vous yeux, vous y trouveriez des injures violentes et d'un goût déplorable contre l'honorable comte Petitti, dont je vous ai parlé dans ma précédente lettre à propos de son ouvrage sur les chemins de fer en l'Italie. Le savant et noble économiste a préconisé l'importance *italienne* du chemin de fer de Gênes à Milan ; il en a signalé les avantages avec une grande vigueur de raisonnement. Cela suffit pour mettre en colère l'écrivain autrichien et pour lui faire adresser à M. Petitti des injures inqualifiables.

Le cabinet de Vienne, ou plutôt l'administration autrichienne en Italie a tort de ne pas dissimuler des terreurs si excessives. La tranquillité et la paix ne cessent de régner dans notre pays. On a compris, et c'est notre population tout entière, que, pour venir en aide au gouvernement, il fallait

garder une contenance digne et pacifique. Certes, l'Autriche aurait beau jeu si le plus petit trouble venait à éclater dans quelques-unes des provinces sardes. Elle ne manquerait pas de dire au roi Charles-Albert : Vous recueillez ce que vous avez semé. Heureusement il n'y a rien à craindre de ce côté-là, et l'opinion publique, qui est devenue toute-puissante en ces derniers temps, veut sincèrement le progrès sans l'anarchie, les institutions libérales sans le désordre. Il y a quelques jours, en effet, on voulait, à propos d'une revue militaire qui devait avoir lieu en présence du roi, faire une démonstration pacifique, qui, malheureusement, n'a pu avoir lieu, et c'est à cause de circonstances singulières, dont je vous donnerai briévement les détails. La revue devait avoir lieu à onze heures du matin, et le roi devait s'y rendre accompagné de ses fils et de son état-major. Dès la veille, on savait que les militaires, aussi bien que les bourgeois, devaient accueillir le roi par des acclamations prolongées. Quelques personnes vont jusqu'à dire qu'on aurait crié : *Vive Charles-Albert! vive le roi d'Italie!* mais je vous donne ce bruit tel qu'il a couru, sans pouvoir vous en garantir l'authenticité. Tout était prêt et on attendait avec impatience la sortie du roi, lorsque le ministre de la police et le gouverneur militaire de la ville de Turin, poussés par des craintes ridicules et exagérées, se rendirent au palais royal et engagèrent en termes très-pressans le roi à vouloir bien contremander la revue. Les esprits, disaient-ils, sont exaltés : il pourra éclater des démonstrations de nature à compromettre gravement les relations de Votre Majesté avec le gouvernement de Vienne, etc., etc. Le roi, quoique à son très-grand regret, se rendit à l'instance de ces messieurs, et l'ordre fut envoyé aux troupes, qui étaient déjà réunies à la *Place d'Armes* (*Piazza*

d'Armi, le Champ-de-Mars de Turin), de rentrer dans leurs casernes. Une demi-heure après, le ministre de la guerre, comte de Villamarina, fatigué d'attendre le roi qui ne paraissait pas, se rendit à son tour en toute hâte au château, où il apprit ce qui venait de se passer. Le comte de Villamarina est le plus éclairé de nos ministres; en homme sensé, il comprit la faute qu'on venait de commettre, et il engagea vivement le roi à revenir sur sa décision et à se montrer enfin à la population empressée qui l'attendait avec une vive impatience. M. de Villamarina fit promptement justice des craintes déplacées qu'on avait manifestées au roi, et celui-ci, qui avait donné le contre-ordre de la revue avec un regret marqué, se laissa aisément persuader par son ministre et se décida à paraître. Le roi était déjà descendu dans la cour du palais pour montrer à cheval, lorsqu'on vint lui apprendre que, par suite des ordres envoyés une demi-heure auparavant, les troupes étaient déjà rentrées dans les casernes. Le désappointement a été grand dans toute la ville, et tout le monde ici s'accorde à blâmer la conduite du gouverneur militaire de Turin, M. le comte Latour, qui s'est laissé effrayer par la crainte de désordres chimériques dont le bon sens connu de notre population aurait dû faire repousser le soupçon.

La cour de Rome a réclamé à son tour contre les tendances nouvelles de notre gouvernement. Elle a cru, d'ailleurs, voir une raison particulière de se plaindre, et elle en a saisi le prétexte sans perte de temps. Vous savez très-bien que, par suite des derniers troubles de la Romagne (arrivés dans le mois de septembre 1845), plusieurs émigrés romagnols vinrent demander un asile au grand-duc de Toscane. Mais ce souverain dut céder aux exigences de la cour romaine, et il renvoya de ses Etats tous les sujets pontificaux qui étaient

venus y chercher un abri. Les réfugiés romagnols, chassés ainsi même de la Toscane, n'avaient d'autre ressource que de se rendre en France; mais quelques-uns d'entre eux eurent la bonne idée de se rendre à Turin, où le roi donna les ordres nécessaires pour qu'ils fussent parfaitement accueillis. Le roi fit plus: S. M. ne se contenta point de leur accorder une hospitalité parfaite et généreuse, mais sa bonté alla jusqu'à leur donner des places d'officiers dans l'armée sarde. Le comte Montevecchi, si je ne me trompe, a été nommé capitaine[1]. Le gouvernement temporel du pape se plaignit aussitôt de ce qu'il a appelé le *procédé peu amical* du gouvernement sarde. Le roi Charles-Albert, tout en protestant de son respect pour le Saint-Siége et de son dévoûment à l'Eglise, et en rappelant que ces sentiments sont traditionnels dans la maison de Savoie, a soutenu les droits de son indépendance et a déclaré en termes très-polis qu'il était bien le maître de donner des grades dans son armée à qui bon lui semblait. Les populations des Etats romains, au contraire, et celles des légations surtout, ont envisagé sous un aspect tout à fait différent la conduite du roi de Sardaigne vis-à-vis des Romagnols exilés. Les nouvelles qui arrivent ici de Bologne et d'autres villes des Etats pontificaux prouvent que le roi Charles-Albert y est devenu très-populaire. La médaille dont je vous ai parlé dans ma dernière lettre circule beaucoup dans les Romagnes, où tout le monde la regarde comme un symbole d'espérance et un gage d'avenir meilleur.

La Toscane, à son tour, ne demeure pas indifférente aux événements du Piémont. L'opinion publique est toujours très-

[1] Da ciò che ne viene riferito da lettere d'un nostro corrispondente torinese, possiamo asserire che questo è inesatto.

(Gli Editori.)

éclairée et très-puissante dans ce beau pays, dont le gouvernement jouit en Europe d'une renommée acquise par son extrême douceur. Malheureusement, depuis la mort du prince Corsini, qui occupait la place de ministre des relations extérieures et de président du conseil dans le cabinet toscan, les choses ont un peu changé : et quelques mesures prises par les successeurs de ce regrettable homme d'Etat ont rencontré une désapprobation générale. Le grand-duc personnellement n'a que des sentiments nobles et bienveillants ; mais du moment que ses ministres l'engagent dans une fausse voie, il n'a pas la force nécessaire pour résister. On a voulu attribuer en général le changement d'attitude du gouvernement toscan au passage de l'empereur de Russie ; et cette opinion, universellement répandue dans la Toscane, a nui beaucoup à l'accueil que l'impératrice de Russie a reçu dans l'Italie centrale. Je vous raconterai à ce propos une anecdote très-curieuse, qui vous en dira assez là-dessus, et dont je peux, du reste, vous garantir l'authenticité parfaite. Lorsque l'on annonça l'arrivée de l'impératrice de Russie, venant de Naples, à Livourne, le grand-duc, qui s'était déjà rendu dans cette dernière ville, au moment où il vit paraître le vaisseau impérial, descendit sur les bords de la mer à la rencontre de l'impératrice. S. M. I. mit pied à terre, et le grand-duc ôta son chapeau. Au moment même, le peuple, composé en grande majorité de portefaix, qui s'était amassé sur les quais, poussé par la curiosité, en voyant le grand-duc à tête découverte devant l'impératrice commença à crier : *Mettez votre chapeau* (si metta il cappello ! si metta il cappello !). Et comme le grand-duc hésitait, les sifflets ne se firent pas attendre, au point qu'il dut finir par céder et par remettre son chapeau sur la tête.

L'article de la *Gazette Piémontaise* où le gouvernement

sarde rendait compte de son différend avec l'Autriche a produit une grande sensation à Florence, à Livourne et surtout à Pise. Les lettres qui nous arrivent ici de la Toscane sont unanimes sur ce point. Aussi, vous devinerez aisément que le nom du roi Charles-Albert rencontre de nombreuses sympathies dans le grand-duché de Toscane. Vous dirai-je, enfin, que le contre-coup de nos affaires piémontaises s'est fait sentir jusqu'à Naples? On assure que le roi des Deux-Siciles a été très-frappé de la conduite noble et digne du roi de Sardaigne, et qu'il se propose de l'imiter et de le seconder énergiquement. Il vient, en effet, de mettre en liberté plusieurs prisonniers politiques, et on regarde cette mesure comme une sorte de présage d'un avenir nouveau pour l'Italie Méridionale. Depuis Turin jusqu'à la Sicile, nous autres Italiens, nous serions tous heureux de voir une noble émulation s'établir entre les deux souverains les plus considérables de l'Italie, c'est-à-dire le roi de Naples et le roi de Sardaigne. Il ne tient qu'à eux de devenir les deux puissances morales de notre péninsule et les arbitres de nos destinées. Le roi Charles-Albert, d'après tout ce que je vous en ai dit, me paraît avoir noblement compris sa mission, et il est à souhaiter, dans l'intérêt de toute l'Italie, que le roi de Naples imite son exemple.

Je ne finirai pas cette lettre sans vous rendre compte d'un fait très-simple, mais qui, dans les circonstances actuelles, n'est pas dénué d'importance. Par une coïncidence heureuse, nous possédons en ce moment-ci, dans les États sardes, les deux poëtes les plus populaires de l'Italie : M. Berchet est à Gênes; M. Giusti est ici à Turin[1]. M. Berchet est, après Manzoni, le plus grand de nos poëtes lyriques contemporains.

[1] Questo pure è inesatto. *(Gli Editori.)*

Il dut se sauver de Milan, en 1820, pour éviter le Spielberg, et il a vécu dans l'exil jusqu'à ce jour. Les poésies de M. Berchet sont éminemment nationales, et, par conséquent, particulièrement désagréables aux gouvernements absolus. M. Giusti, à son tour, est l'auteur d'un grand nombre de poésies satiriques, qui circulent manuscrites dans toute l'Italie, dans lesquelles il a persifflé avec une verve caustique et mordante et un esprit admirable les adversaires du progrès en Italie; il s'est particulièrement attaqué à l'Autriche. Or, MM. Berchet et Giusti se promènent tranquillement, l'un à Gênes, l'autre à Turin; et ils sont l'objet, dans ces deux villes, de l'attention générale. La présence de ces deux personnages célèbres et populaires dans les Etats sardes est, vous partagerez maintenant mon avis, un fait qui méritait de vous être signalé.

J'aurais maintenant bien des choses à vous dire sur les réformes intérieures, et surtout celles qui concernent l'enseignement. J'aurais aussi à vous parler des Jésuites, qui, jusqu'à présent, ont été une puissance véritable dans notre pays; mais la longueur de cette lettre m'empêche d'entrer dans de nouveaux détails : je les renvoie à la prochaine fois.

XXVI.

Aperçu de la situation actuelle de l'Autriche [1].

(Portefeuille, *Revue diplomatique*.)

Les déplorables événements dont la Gallicie vient d'être le théâtre fixent naturellement l'attention du monde politique sur l'Autriche, cette puissance de premier ordre, dont la stabilité intéresse à un si haut degré l'équilibre européen. On s'interroge avec anxiété sur la politique suivie jusqu'à présent par le cabinet de Vienne. On cherche à plonger dans l'avenir de ce vaste empire, pendant une période de trente années calme, tranquille, prospère en apparence, au milieu des orages, des fluctuations, des révolutions qui agitaient tant d'autres Etats de l'Europe; puis, tout-à-coup, remué par une commotion imprévue et terrible, déchiré dans une de ses plus belles provinces par une affreuse guerre sociale, là où l'on n'eût pas même supposé la possibilité de simples manifestations politiques. Les désordres de Gallicie, hâtons-nous de le dire, sont une rude et sévère leçon pour le gouvernement autrichien. Il faut espérer qu'il en profitera. Du reste, ces désordres ont été l'objet de mille commentaires plus ou moins hasardés. Certains esprits ont vu là une levée de boucliers libérale, faite au nom

[1] La note qu'on va lire nous est adressée de Vienne. Nous hésiterions à la publier, si elle ne nous était communiquée par un personnage dont la position nous semble donner à cette note un caractère d'authenticité.

des principes constitutionnels qui dominent en France et en Angleterre, une apparition d'un nouveau Tiers-Etat luttant contre les nobles et la couronne pour conquérir une existence politique. D'autres y ont vu une protestation énergique des masses populaires contre la glèbe, la corvée et autres institutions féodales, restées debout en Autriche. Quelques-uns ont signalé à l'horizon l'avénement prochain ou la résurrection de la race slave. Il en est un petit nombre qui n'ont pas craint d'appeler les troubles survenus en Gallicie une *jaquerie* perfide et sanglante, fomentée, soldée par la Russie pour affaiblir et ruiner sa rivale; et nous nous empressons de relever l'absurdité de cette opinion, vu la solidarité d'intérêts qui existe aujourd'hui entre tous les gouvernements réguliers d'Europe pour combattre et étouffer toute tentative de bouleversement social.

Nous nous proposons de jeter, s'il est possible, quelque lumière sur les événements de Gallicie, sur leurs causes, leurs conséquences probables et les moyens d'en prévenir le retour, en traçant une esquisse rapide de la situation faite à l'Autriche par sa composition élémentaire comme corps politique, par sa topographie, par son organisation intérieure et ses traditions gouvernementales : travail incomplet sans doute (le sujet comporterait de trop longs développements), mais aussi exact que possible dans les données et les appréciations qu'il contient.

De tous les gouvernements européens, le gouvernement autrichien est sans contredit celui qui a la tâche la plus difficile à remplir ; cette vaste monarchie est, en effet, composée de peuples dont la civilisation, les mœurs, les habitudes, les langues, les caractères, les intérêts sont si différents les uns des autres, qu'il y a presqu'impossibilité de gouverner tous ces pays, dont chacun prétend être le premier de la

monarchie et avoir droit à des priviléges extraordinaires, en administration, en législation et en politique.

La monarchie autrichienne est composée de l'archi-duché d'Autriche, du duché de Steiermark (la Styrie), du royaume d'Illyrie, du comté princier du Tyrol, du royaume de Bohême, du margraviat de Moravie, de la Silésie Autrichienne, du royaume de Gallicie et de Lodomérie (ci-devant provinces polonaises), de la Bukowina, des royaumes de Hongrie, de Croatie et de Slavonie, de la grande principauté de Siebenbirgen (Transylvanie), des confins militaires, du royaume de Dalmatie et enfin du royaume Lombard-Vénitien.

Presque tous ces pays ont des constitutions différentes. Celle du Tyrol est la plus libérale ; là le paysan est député et vote les impôts sur la demande du gouvernement. Celle de la Hongrie est la moins populaire : il n'y a que la noblesse qui puisse posséder des biens-fonds et faire partie du corps législatif.

Tous les pays soumis à l'Autriche renferment une population générale d'environ 32 millions d'âmes et une superficie territoriale de 12,156 milles carrés géographiques. Mais la population des Etats autrichiens faisant partie de la Confédération Germanique n'est que de 12 millions d'âmes. Sur ce chiffre, on compte 5 millions d'Allemands, autant à peu près de Slaves, et tout le reste se compose de Juifs, d'Italiens, d'Egyptiens, de Grecs, de Français et d'Arméniens en petit nombre.

Quant à la religion, la population de l'Autriche germanique est ainsi répartie : 11 millions $^1/_2$ environ de catholiques, 150 mille protestants, plus de 100 mille israélites, etc.

Le royaume de Hongrie, la Slavonie, la Croatie, la Dal-

matie, Siebenbirgen et les confins militaires ont ensemble une population de 9 millions d'âmes, dont plus de 4 millions sont d'origine Magyare, autant sont Slaves, et plus d'un demi-million est Allemand. Joignez-y 150 mille Juifs, près de 40 mille Egyptiens et quelques Arméniens. Quant à la religion, on compte dans cette portion de l'Autriche 5 millions de catholiques, 2 millions de grecs et 1 million 800 mille protestants, sans parler des israélites.

Les provinces polonaises, ou le royaume de Gallicie et de Lodomérie, avec la Bukowina, renferment près de 4 millions 1/2 d'habitants dont la majeure partie est Slave, le reste Juif ou Allemand. On compte à peu près 100 mille Allemands et 300 mille Juifs. Ces derniers sont le fléau du pays à force d'usure et d'extorsions, surtout dans les campagnes. La religion catholique romaine et celle des Grecs-unis dominent dans cette portion de l'Autriche. Il y a peu de protestants.

Les provinces Lombardes et Vénitiennes, qui forment le royaume Lombard-Vénitien, ont une population de 4 millions 300 mille habitants, presque tous catholiques.

Les Etats autrichiens, qui font partie de la Confédération Germanique, sont l'archi-duché d'Autriche, la Styrie, l'Illyrie, le Tyrol, la Bohême, la Moravie et la Silésie autrichienne. Ils ont ensemble, comme nous l'avons dit, une population de 12 millions d'âmes.

Comme le gouvernement de la monarchie fait mystère de bien des choses qui le concernent, on ne peut savoir au juste les revenus de l'Autriche, ses dépenses, ni le chiffre de sa dette. Cependant, d'après une statistique faite sur des bases assez plausibles, le total du revenu de tous les Etats autrichiens s'élèverait de 130 à 150 millions de florins d'argent (environ 400 millions de francs). L'état mi-

litaire absorbe un tiers de ce revenu. Le montant de la dette publique serait fort difficile à évaluer rigoureusement ; ce qui est certain, c'est qu'il dépasse 800 millions de florins (2 milliards 400 millions de francs). Une quantité considérable de papier-monnaie circule en Autriche. Elle a été progressivement augmentée pour soutenir les guerres désastreuses de la révolution et de l'empire français, jusqu'en 1811, où les émissions faites par le gouvernement s'élevaient à la somme exorbitante de plus de 2 milliards de florins (6 milliards de francs). A cette époque, et après des banqueroutes affreuses de la part de l'Etat, qui ruinèrent une multitude de particuliers, la masse du papier-monnaie fut violemment réduite à un huitième, et pourtant aujourd'hui cette quantité réduite, quoique encore énorme, n'a pas cours dans le pays pour la moitié de sa valeur nominale.

L'effectif ordinaire de l'armée autrichienne est de plus de 200 mille hommes sous les armes ; en cas de guerre il peut être facilement augmenté et porté à plus de 700 mille combattants, à l'aide de la Landwehr, mais qui dans ce moment est désorganisée. L'Autriche a en outre une marine, mais peu importante et dont le matériel ne dépasse pas 40 bâtiments de guerre de différentes classes. L'Autriche fournit à la Confédération germanique une armée de 94,822 hommes.

L'empereur exerce un pouvoir absolu, du moins dans la majeure partie de ses Etats. Ce pouvoir est héréditaire et se transmet de mâle en mâle par ordre de primogéniture. Il est vrai que dans presque tous les Etats de la monarchie il y a des représentants du peuple ; mais leur influence est à peu près nulle, excepté dans le Tyrol et en Hongrie, où les nobles représentent le peuple dans la chambre des comitats.

L'Autriche n'était point de force à tenir tête aux bouleversements et aux désordres que la révolution française devait entraîner en Allemagne. Elle n'éprouva que des revers dans ses guerres contre la France, et deux ou trois fois la monarchie autrichienne se vit à deux doigts de sa perte.

Après les désastres de 1805, l'empire d'Allemagne fut dissous. François II, forcé d'abdiquer le titre d'empereur d'Allemagne, prit comme faible dédommagement celui d'empereur d'Autriche sous le nom de François 1er. Les courtes campagnes de 1805 et 1809 avaient enlevé à l'Autriche une notable partie de ses possessions en Allemagne et en Italie. La paix de 1814 lui rendit ses anciennes provinces, à l'exeeption des Pays-Bas, en compensation desquels elle eut Venise et la Lombardie.

Malheureusement, le gouvernement autrichien n'a pas su, à l'instar de la Prusse, profiter les dures leçons que les guerres de la révolution et de l'empire français lui avaient données. Au lieu de travailler à couvrir le déficit du trésor, il n'a vécu que d'expédiens. Il a cherché des ressources factices et provisoires dans des emprunts successifs contractés à des conditions onéreuses, emprunts qui ont enrichi outre mesure quelques particuliers, et qui ont eu pour effet d'obérer les finances de l'Etat et de créer au gouvernement des embarras tellement compliqués et sérieux, qu'il est difficile de prévoir comment il en sortira.

L'Autriche, en politique, est demeurée à peu près stationnaire depuis 1815. Seulement son gouvernement s'est donné beaucoup de peine pour satisfaire les intérêts matériels des populations, chose à laquelle il a réussi en partie; mais il n'a pas songé que les intérêts intellectuels et moraux doivent être traités en première ligne, et que, s'ils sont

négligés, il n'y a plus de nerf national, plus d'activité, de vigueur, ni par conséquent de bien-être réel. Toute la politique intérieure de l'Autriche consiste à conserver à tout prix le repos et la tranquillité dans les divers Etats, et pour cela elle n'a pas trouvé de meilleur moyen que de contenir les populations hongroises par des régiments allemands, les populations allemandes par des régiments bohémiens, l'Italie par des Hongrois, la Bohême par des Italiens, etc.

Dans ces derniers temps, le gouvernement autrichien s'est occupé et s'occupe encore d'une nouvelle organisation de l'impôt, pour accroître les ressources du trésor et parvenir, s'il est possible, à équilibrer les recettes avec les dépenses. Mais, d'après ce qui a transpiré des mesures projetées, il est à craindre qu'elles ne produisent beaucoup de mécontentement et ne rencontrent beaucoup d'opposition. Cependant, avec un territoire étendu et fertile, avec un sol riche et varié dans ses productions, l'Autriche, si elle mettait un peu d'ordre et d'économie dans l'administration publique, pourrait se tirer d'affaire par gradation sans recourir à de nouveaux emprunts, à de nouveaux impôts. Son gouvernement, s'il prenait à tâche de satisfaire les vrais besoins de civilisation qu'éprouvent les populations sur lesquelles il tient le sceptre, s'il consentait à leur accorder une sage liberté, des institutions progressives et modérées, serait encore mieux placé qu'aucun autre pour prouver au monde la supériorité d'une monarchie forte et puissante sur les monarchies constitutionnelles ou représentatives. Au lieu de tenir depuis longtemps cette conduite, il est resté stationnaire pendant que tout marchait autour de lui. Il s'est montré dans la singulière position d'un individu qui, se trouvant au milieu de plusieurs autres tenant chacun à la main un flambeau allumé, s'ob-

stinerait cependant à n'en pas avoir ou soufflerait sur le sien, en disant : « Je ne veux pas qu'il fasse clair autour » de moi ! »

Que l'Autriche y prenne garde. Le moindre coup de vent, une seule bataille perdue, et Dieu sait si elle peut en perdre, renverserait bientôt un édifice politique sans assise et artificiellement soutenu ; car, on ne trouve point, dans les divers Etats de la monarchie, cette homogénéité, cet esprit national, ce point d'honneur, cet amour de la patrie commune, sentiments si fortement développés en Prusse, par exemple, et qui là, au premier danger, rallieraient les populations autour du trône et les feraient marcher comme un seul homme contre l'ennemi extérieur. En Autriche, le Bohémien, le Czèche hait profondément l'Allemand, le Hongrois déteste, méprise l'Autrichien, sans lui épargner les mauvais traitements, les humiliations et les dédains dans la capitale même de l'empire. Tout le monde connaît la désaffection envers le reste de la monarchie des provinces polonaises et italiennes, où il ne faut qu'une étincelle pour faire sauter la mine toujours prête à éclater. Malgré cela, on ne peut disconvenir que le gouvernement autrichien n'ait certains côtés louables : il est doux, paternel, bienveillant pour les populations, mais il devient arbitraire et despote du moment qu'on touche à sa politique.

Et pourtant, ce n'est point en exigeant une obéissance aveugle et passive, en étouffant la libre expression de la pensée, en prohibant la circulation des écrits et des journaux politiques, en redoutant comme la peste le contact des étrangers avec les nationaux ; ce n'est point en gouvernant dans l'ombre, en étendant sur tout l'empire un réseau d'espionnage et d'inquisition par le moyen d'une police multipliée, raffinée, ombrageuse, minutieuse, vexatoire ; en

prenant à grands frais une foule de mesures préventives, génantes au plus haut degré pour ceux qui en sont l'objet, la plupart du temps puériles, ridicules et sans fruit pour leurs auteurs ; ce n'est point, disons-nous, par de semblables moyens qu'on parvient à tenir avec fermeté et bonheur le sceptre sur tant d'éléments divers et discordants, et à consolider sa domination !

On ne saurait nier non plus que le gouvernement autrichien n'ait fait beaucoup, depuis quelques années, pour l'industrie et le commerce. Aussi ses efforts dans ce sens ont-ils amené un accroissement sensible de bien-être dans l'Etat. De fait, on ne rencontre pas de mendians en Autriche, et la population y est régulièrement occupée, surtout dans les grandes villes. Mais, encore une fois, le bien-être matériel ne suffit pas à la vie des peuples, non plus qu'au bonheur des individus pris isolément. Il faut encore et surtout pourvoir à la satisfaction des besoins moraux et intellectuels, faire marcher d'un pas incessant les peuples dans la voie d'un progrès sage et modéré ainsi que d'une saine civilisation. Au reste, les sujets de l'empire autrichien ne réclament pas l'établissement de constitutions à la mode, mais seulement des améliorations politiques et libérales en rapport avec le mouvement universel des idées en Europe, dont ils se ressentent fort bien, quoiqu'on cherche à les isoler des étrangers par des mesures de police.

La position faite à l'Autriche par son gouvernement intérieur l'affaiblit considérablement à l'extérieur et lui fait courir de graves dangers du côté de la Russie. Car, si cette dernière puissance, sortant tout à coup de son rôle observateur et expectant, donnait carrière à son humeur conquérante, l'Autriche, au milieu des éléments nombreux de désaffection et de mécontentement répandus chez elle, avec

une population pour plus des deux tiers slave, grecque, italienne, se trouverait dans un terrible embarras. Qu'on songe que les Slaves et les Grecs entrent dans sa population totale pour 17 millions d'âmes, et les Italiens pour 4 millions. Il faut ajouter en passant que les Slaves forment l'élite de la population autrichienne et veulent à tout prix l'accomplissement du progrès. Ils comptent dans leurs rangs épais des hommes très-intelligents et très-éclairés, des savants même très-éminents. Car, malgré toutes les entraves, les lumières, les idées de liberté se sont propagées chez les Slaves avec une force toute particulière.

Une réforme très-urgente en Autriche, serait celle du département de la police et de celui des finances. Il faudrait introduire dans ce dernier une économie et une comptabilité des plus sévères, une surveillance des plus rigoureuses sur les employés de tout grade; en effet, leur *corruptibilité* a atteint les dernières limites du possible. Mais le gouvernement craindrait de réveiller ainsi l'énergie des sujets, de les rendre moins dociles, moins obéissants. Il est imbu de cette idée fausse, qu'en procurant au peuple les moyens de manger, de boire et de travailler, il n'y a pas de troubles ni de sédition à redouter de sa part. Cependant, il vient d'avoir un exemple du contraire en Gallicie, quoiqu'il soit peut-être vrai d'attribuer en partie la rébellion des paysans galliciens à une misère exceptionnelle produite cette année dans les campagnes par une disette de grains, conséquence de la mauvaise récolte de l'an dernier. Sans doute, l'Autrichien est très-sensuel; sa nature est matérielle autant que pacifique; il ne paraît demander qu'à être bien repu. Mais peut-on se résoudre à satisfaire toujours cette sensualité qu'on a excitée, encouragée chez lui? Ne faut-il pas parer à toutes les éventualités et disposer un peuple de manière à ce qu'il

puisse supporter, au besoin, les alternatives de crise et de disette sans recourir à la rébellion et au pillage pour contenter ses appétits grossiers? D'ailleurs, il y a sous ce rapport des distinctions à faire entre les différents sujets de la domination autrichienne; ils n'ont pas tous les mêmes instincts, la même propension à s'amollir sous l'influence du bien-être. Les Hongrois, les Polonais, les Italiens ne se tiennent pas satisfaits d'avoir du bien-être matériel et ne demeurent pas toujours paisibles après avoir bien bu et mangé; il leur faut autre chose.

L'administration de la justice laisse beaucoup à désirer en Autriche, ou pour mieux dire elle est déplorable.

Le système d'éducation en vigueur dans ce pays est des plus vicieux. De là vient que les places, les emplois civils et militaires sont ordinairement aux mains d'hommes incapables et ignorants. On ne leur demande d'ailleurs que de la docilité, de la souplesse de caractère; on se sert d'eux comme de machines aveugles. Il est admis que les professeurs des universités cumulent avec le professorat d'autres fonctions secrètes et qu'ils surveillent les opinions de la jeunesse confiée à leurs soins. Dans l'armée, surtout, règne une ignorance dont on recueillerait les tristes fruits en temps de guerre. Entre mille officiers de ligne, vous pourriez n'en rencontrer que bien peu ayant la plus légère idée de tactique militaire et de stratégie, ce qui n'empêche nullement de parvenir, à son tour d'ancienneté, aux grades les plus élevés de l'armée. L'Autriche manque ainsi de bons généraux et de bons officiers subalternes.

La contrainte perpétuelle dans laquelle on vit en Autriche, cette crainte d'une police occulte qui vous assiége sans cesse suffit pour empoisonner l'existence des hommes doués d'une organisation élevée et délicate. Ajoutons qu'on est em-

prisonné sous le moindre prétexte et sans la moindre formalité ; un étudiant qui a le malheur de déplaire à son professeur risque d'être envoyé comme simple soldat sur la frontière turque pour apprendre l'obéissance.

Les vexations de la police à l'égard des étrangers dépassent toute mesure et deviennent absurdes à force de raffinement. Ce n'est pas sans raison qu'un voyageur anglais, qui a publié une intéressante relation sur l'Autriche, a déclaré n'avoir vu, dans aucun des pays civilisés qu'il a eu occasion de parcourir, l'exemple d'un despotisme aussi inutile et aussi raffiné qu'en Autriche. Il signale ses *heimathsscheins* (certificats de patrie) qu'on exige indistinctement de chaque voyageur, et que fort souvent il lui est impossible de produire, par la bonne raison que son gouvernement n'en délivre pas.

Nous avons cru devoir signaler, sans prévention comme sans ménagement, les plaies principales qui affligent ce grand corps politique, afin d'attirer sur lui les regards de quelques hommes d'Etat capables de remédier au mal pendant qu'il en est encore temps.

La liberté de la presse avec une censure intelligente et douce, plus de garanties données à la liberté individuelle, l'indépendance assurée aux tribunaux, l'égalité devant la loi, la police ramenée à son véritable et utile objet, qui est de protéger la sécurité des citoyens et non d'exercer une inquisition tyrannique sur les opinions, en prenant à cet égard pour modèle la France, la Prusse et certains Etats de la Confédération germanique, voilà les améliorations que réclame, à notre avis, la situation de l'Autriche ; voilà les moyens les plus efficaces de rallier autour du trône les divers Etats de la monarchie et de concilier au premier l'estime et l'affection de populations encore simples, paisibles

et confiantes, parce qu'elles n'ont pas encore été remuées par ces novateurs ambitieux et turbulents dont le but est de tout renverser, de tout détruire pour élever leur personnalité sur ces ruines.

Mais ces mêmes populations, simples, paisibles et confiantes, quand elles sont déchaînées par la faim ou par l'appât d'un riche butin que leur offrent en perspective d'adroits séducteurs ou d'imprudents conseillers, deviennent tout d'un coup féroces, sanguinaires et destructives au plus haut degré. On en a un triste exemple en Gallicie.

GLI EDITORI.

Qui hanno fine gli articoli che noi abbiamo giudicato più opportuni a poter dare una vera, chiara ed integra nozione delle presenti vertenze tra l' Austria ed il Piemonte. È però nostro divisamento continuare la raccolta con altrettante appendici quante saranno le memorie e gli articoli di qualche momento che si verrano successivamente pubblicando intorno a questo argomento nei diversi paesi d' Europa. Noi facciamo voti al cielo perchè il Sovrano piemontese, sappia perseverare in quella via di diritto, di dignità, d' indipendenza che gli acquistò i suffragi della pubblica opinione, il plauso unanime di tutti i partiti anche più discrepanti di Europa, siccome lo mostrammo cogli scritti qui riportati dei giornali che li rappresentano. Sappia egli sempre più invigorirsi nella persuasione che non sarà mai che, per un qualche migliajo di litri di vino, possa una nazione domandare dal suo re una politica la quale ad una indegna lesione del diritto delle genti accoppierebbe la più umiliante viltà. E il popolo piemontese, già sì educato alle più belle virtù

cittadine, ha troppo apertamente dichiarata colle pubbliche sue dimostrazioni del 2 e 4 Maggio come sia al paro del suo Sovrano capace del sacrificio di qualunque materiale interesse ai principii dell' onore, dell' equità, della indipendenza nazionale.

INDICE.

—

APPENDICE.

I.

Dal Giornale l'Echo français.

(13 Juin 1846.)

Voici un équitable hommage rendu par la *Patrie* aux vues éclairées du gouvernement sarde.

« Le mouvement des esprits en Sardaigne et la tendance du gouvernement de Turin vers les doctrines de la liberté commerciale sont un excellent symptôme pour la prospérité de l'Italie, en même temps qu'un bon exemple pour les autres pays.

« Une récente loi sur le tarif vient d'abaisser plusieurs droits, et il paraît que le roi de Sardaigne et ses intelligens conseillers ne s'en tiendront pas là. L'administration travaille à un remaniement général qui donnera complétement raison à Robert Peel. On se rappelle que l'habile ministre a cité à la tribune du Parlement les Etats sardes comme devant, dans un avenir peu éloigné, suivre la réforme commerciale dans le sens du libre échange.

« Pour préparer l'opinion publique à accueillir cette nouvelle politique avec faveur, le gouvernement sarde a pris le bon moyen : il a amélioré le système d'instruction publique, et il cherche tous les jours à l'adapter mieux aux besoins de notre époque et de notre temps. C'est ainsi qu'il vient d'ouvrir à l'Université de Turin une chaire d'économie politique qui fera partie de la faculté de droit, et qui a été confiée à un jeune savant de Naples, M. Antonio Scialoja,

auteur d'un ouvrage où sont professées les idées les plus larges et les plus libérales.

« On a également créé à Turin et à Gênes des cours industriels analogues à ceux que l'on professe à Paris, au Conservatoire des arts et métiers. Outre cet enseignement supérieur, les ouvriers adultes trouveront désormais un enseignement plus élémentaire, mais toujours scientifique et positif, dans les nouvelles écoles préparatoires dont sont chargés les frères de la doctrine chrétienne, et les enfants du peuple continueront à être instruits par une association de bienfaisance très-riche qui s'appelle la *mendicité instruite*. La foule a été si considérable à ces cours préparatoires, qu'il a fallu songer à la construction de nouvelles salles capables de contenir au moins sept à huit cents personnes ; car il faut dire que les leçons sont données le soir, et que la classe ouvrière peut ainsi les suivre sans se distraire de ses travaux.

« Pour aider ce mouvement intellectuel à se propager dans toutes les localités importantes, le gouvernement sarde a créé une école normale formant des instituteurs primaires qui ne tarderont pas à vulgariser les bonnes méthodes, et notamment celle du père Girard, très en renom dans le nord de l'Italie. Les souscriptions publiques concourent aux dépenses avec l'Etat et contribuent à multiplier, en même temps que les écoles, les salles d'asile, plus propres à recueillir l'enfance.

« Le gouvernement sarde, en se plaçant à la tête du mouvement, contribue indirectement, mais très-efficacement, à la reconstitution de la nationalité italienne. En effet, si c'est une utopie que de songer à fondre l'Italie en une seule monarchie ou en une seule république, il ne nous semble pas impossible que les divers états italiens arrivent

à former, par la force des choses et en suivant leurs intérêts réciproques, une union commerciale et administrative semblable à celle qui comprend maintenant les états nombreux et épars de l'Allemagne.

II.

Dal Giornale le PORTEFEUILLE.

(14 juin 1846.)

Turin, ce 3 juin.

Vous me demandez quelle impression ont produite à la cour les deux lettres datées de Turin du 18 et 25 mai, et que le *Portefeuille* a reproduites dans ses numéros du 24 et 31 du même mois. Puisque vous me faites un appel si loyal, je vous répondrai franchement que ces deux lettres n'ont produit d'autre sensation que celle de l'étonnement.

On en est à se demander comment un simple différend commercial entre l'Autriche et notre cour a pu servir de texte aux appréciations politiques les plus étranges. De deux choses l'une, ou votre correspondant a un intérêt secret à dénaturer et à exagérer les faits, ou il faut qu'il soit doué d'une imagination bien ardente. Je ne veux accuser l'intention de personne; mais, en homme qui voit les choses de près, et non pas à travers le prisme de l'esprit de parti, mais avec les yeux de l'expérience, je dois dire que le tableau, tel que votre correspondant le trace, des dispositions des esprits à Turin est tout à fait inexact, que les projets qu'il prête au roi Charles-Albert ont pu naître dans quelques cervelles chaudes, non pas ici, mais à l'étranger, et que Sa Majesté, loin de les partager ni de les approuver, les blâme complétement. C'est ainsi que le comte

Petitti, dont parle votre correspondant, a été mandé chez le roi, qui s'en est exprimé envers lui de manière à ne laisser aucun doute sur les vraies intentions du souverain. Le comte Petitti ne me démentira certainement pas, si je vous assure qu'il se défend hautement du projet insensé de pousser notre gouvernement à la conquête de la Lombardie. Sans doute, en économiste distingué qu'il est, le comte Petitti désire l'unité des Etats italiens; mais c'est à une unité commerciale, à l'imitation de l'union des douanes allemandes, que tendent nos efforts, et non à la guerre civile et à une guerre civile des plus sanglantes; car si l'on voulait expulser l'étranger de l'Italie, il faudrait révolutionner la presqu'île de fond en comble, puisque, à l'exception du roi de Sardaigne, tous les autres monarques des Etats italiens appartiennent à des familles princières étrangères. Croyez-vous que dans ce cataclysme politique la couronne du roi de Sardaigne reste aussi sûre qu'elle l'est aujourd'hui? Croyez-vous que, les passions populaires une fois déchaînées, notre gouvernement soit assez fort pour les contenir quand il le faudra? Ces réflexions du simple bon sens peuvent-elles échapper à un monarque qui a l'expérience du roi Charles-Albert?

Votre correspondant parle aussi du comte César Balbo. Si ma mémoire me sert bien, c'est précisément le comte Balbo qui publia, il y a une dizaine d'années, un ouvrage très-favorable à l'administration autrichienne en Lombardie. Je ne me souviens pas du titre, mais je sais qu'à cette époque on parlait beaucoup ici de l'accueil flatteur que l'auteur avait reçu du prince de Metternich, auquel il avait été offrir son livre.

Quant au marquis d'Azeglio, c'est un poëte élégant et un peintre distingué, mais je ne sache pas que jamais à Turin

il ait prétendu à la réputation d'homme politique, ce qui du reste lui serait fort contesté. Quant à l'abbé Gioberti, j'aime beaucoup mieux, pour mon compte, le prêtre à l'autel que sur le terrain glissant de la politique. Après avoir fait aux quatre personnages que votre correspondant met en scène la part qui leur revient, permettez-moi quelques rectifications relativement aux faits. D'abord il est positif que, grâce à l'habileté du marquis Ricci, notre ministre plénipotentiaire à Vienne, le différend survenu entre les deux cabinets, dans la question du sel, est en voie d'arrangement. Votre correspondant s'est trompé étrangement lorsqu'il a représenté les dernières réformes commerciales de notre gouvernement comme la conséquence de ce différend avec l'Autriche. Vous n'avez qu'à prendre en main le traité de commerce du 28 août 1843, et vous verrez qu'en vertu de l'article 2 de ce traité la Sardaigne s'était engagée à réduire les droits d'importation sur les eaux-de-vie, sur les articles de mode, sur les vins et sur les porcelaines de France. Ce nouveau tarif n'étant que le complément du dit traité, rien n'est plus vrai que l'ordonnance portant les modifications des droits d'entrée sur les articles de commerce français parle du désir de notre gouvernement *de resserrer de plus en plus les relations commerciales qui existent entre le Piémont et la France,* puisque cette phrase est employée dans l'introduction du traité même. A Dieu ne plaise que je veuille blâmer le rapprochement commercial entre mon pays et le vôtre; je m'en réjouis au contraire très-sincèrement. Mais en vous en expliquant les circonstances, j'ai voulu montrer à votre correspondant qu'il a pris *le lucciole per lanterne*[1].

[1] Prendre des vers luisans pour des lanternes *(prov. italien)*.

Ce fait me dispense de réfuter d'autres anecdotes qui ne méritaient pas de trouver place dans un recueil aussi important que le *Portefeuille*. Aussi, je vous promets de revenir sur cette question; je pourrais peut-être soulever aujourd'hui déjà un coin du voile; mais je veux pour cela me procurer des renseignements ultérieurs. Pour attendre, soyez-en certain d'avance, vous ne perdrez rien.

III.

A M. le Directeur du *Portefeuille Diplomatique*, à Paris.

Turin, ce 20 *juin* 1846.

Monsieur,

Après avoir, par les deux lettres du 18 et 20 mai reproduites dans vos Nos 24 et 31, informé vos lecteurs des différends survenus entre le cabinet de Vienne et le nôtre, vous venez de publier, Monsieur, dans votre No du 14 courant une troisième lettre, du 3, qui dément absolument les précédentes.

Afin de détruire l'effet produit par ces deux lettres, l'auteur n'hésite pas à recourir à des allégations tout à fait infidèles à mon égard, et encore plus à celui de mon ami, M. César Balbo.

Ennemi de toute polémique, j'ai gardé jusqu'ici le silence au sujet des articles du *Llyod de Trieste* et de la *Gazette d'Augsbourg* qui se sont évertués à parler de moi sur le même ton.

En Italie, les réponses de MM. de Balbo et Erede, ainsi que le bon sens public, ont fait justice de ce qu'il a plu à ces journaux de débiter sur mes ouvrages et mes opinions.

Mais comme je m'honore d'avoir en France beaucoup d'amis, je tiens à ce qu'ils ne soient pas induits en erreur sur mon compte par votre nouveau correspondant, et je me décide, en conséquence, à rectifier ses assertions tout à fait infidèles, je le répète, laissant à mon ami précité le soin de repousser celles qui le concernent.

D'abord, j'admets que le prétexte des représailles de l'Autriche contre nous a un motif *apparent* tout à fait commercial; et, certes, personne plus que moi ne désire de voir concilié ce différend, sans déroger toutefois à la dignité et à l'indépendance de mon prince et de mon pays.

Lorsque j'ai publié mon livre sur les railways italiens, je n'ai nullement traité la question sous le rapport politique, et même, dans une note qu'on peut lire à la page 410, j'en ai fait l'expresse protestation, en déclarant que je m'occupais des voies ferrées de la péninsule comme celle-ci était actuellement constituée, ne supposant pour elle aucune autre combinaison politique.

Cette déclaration n'a pas empêché, cependant, que la presse autrichienne ne se déchaînât contre moi, me supposant des vues et des intentions dont mon livre contenait, au contraire, la preuve tout à fait opposée.

En effet, je cherchais dans mon ouvrage à *fondre ensemble* les intérêts *matériels* de toute la péninsule au moyen du réseau de railways que je proposais à ses différents gouvernements, aucun excepté, les prouvant utiles à tous.

Je démontrais, en outre, que nos querelles municipales, après avoir ruiné notre commerce et perdu notre nationalité, empêcheraient encore notre restauration commerciale,

si nous nous obstinions à les continuér et si nous ne fermions pas l'oreille aux suggestions de ceux qui, à l'occasion des chemins de fer à construire, cherchent à faire revivre ces mêmes querelles afin de nous asservir toujours plus.

Je déclarais, enfin, ouvertement la guerre à l'agiotage, en le proclamant plus dangereux pour l'Italie que pour tout autre pays, et je conjurais les gouvernements de la péninsule de l'empêcher, comme je le crois possible, quoi qu'on en dise.

Tel était le seul but de mon ouvrage.

Je ne connaissais pas alors le refus publié depuis par les journaux autrichiens de relier jamais leurs railways aux nôtres. Je ne voulais pas même ajouter foi au bruit qui déjà en courait; car si j'eusse pu le croire fondé, je me serais, certes, permis d'appeler ce refus (*heureusement seul de son espèce dans le monde civilisé*) un acte peu réfléchi, illibéral et contraire aux lois et procédés de bon voisinage que tout gouvernement doit, par intérêt et par devoir, observer à charge de réciprocité.

J'ose encore espérer que, mieux conseillé, le cabinet de Vienne, dont la prudence et la sagesse étaient autrefois si connues, renoncera à un système qui est aussi contraire à ses intérêts qu'aux nôtres.

Après avoir exposé mes opinions, telles qu'elles résultent de mon livre, j'ajouterai qu'il est *absolument faux*, comme le suppose votre correspondant, *que j'aie été mandé par S. M.*, afin d'entendre la déclaration de ses principes politiques d'ordre et de conservation.

M'occupant d'administration et de finances, je ne suis nullement initié aux secrets politiques du gouvernement, que je me borne à servir aussi bien que possible dans ma sphère d'action.

Cependant il est vrai que je n'en ai pas moins applaudi, comme tous les sujets du roi, avec mes amis surtout, aux actes officiels publiés au sujet de notre différend avec l'Autriche. Mais là s'est bornée toute mon intervention, puisque je n'étais pas appelé à en exercer d'autre.

Certes, je ne démentirai pas votre correspondant quand il dit que je désapprouve hautement la conquête de la Lombardie; mais j'ai cela de commun, Monsieur, avec mes amis, comme avec tous mes concitoyens; car ce bruit, inventé pour calomnier les libéraux fidèles et modérés, et les confondre avec quelques exagérés dont ils ne partagent point les opinions imprudentes et erronées, ne saurait être pris au sérieux par des gens graves et raisonnables.

C'est là plutôt une arme usée de certain parti rétrograde, qui, pour s'opposer à toutes les améliorations sociales que la bonté paternelle de notre excellent roi veut nous procurer, cherche toujours à calomnier dans le but d'effrayer, supposant des intentions coupables que sont bien loin d'avoir ceux à qui elles sont imputées. Personne, en effet, doué de bon sens ne pense chez nous qu'à continuer dans la voie de sage progrès où notre gouvernement paternel est désormais entré, et nul plus que nous n'est persuadé des malheurs qu'aménerait toute conflagration politique qui pût troubler l'ordre et le règne des lois.

Les ouvrages écrits par mes amis démontrent à chaque page la vérité de ce principe et conseillent, avec plus ou moins de vivacité et d'égards, aux gouvernements italiens qui se refusent encore à tout progrès d'entrer, eux aussi, comme notre bon roi, dans cette voie.

De ces doctrines à celles tout-à-fait révolutionnaires que leur suppose notre correspondant, il y a, comme vous le voyez, Monsieur, une distance immense.

J'ajouterai encore qu'il est *également faux* que j'aie proposé une *union douanière* à l'instar du *zollverein* allemand. Mon livre s'explique là dessus bien nettement en sens contraire, et, déjà en 1841, j'avais publié à Florence un mémoire tendant à prouver qu'une telle union était impossible, ou au moins peu convenable aux états italiens.

Cette union, en effet, concertée *sans l'Autriche*, union que je ne serais pas loin d'approuver, serait impraticable; car cette puissance, profitant de l'influence illimitée qu'elle a sur plusieurs princes italiens, saurait certainement l'empêcher.

L'union convenue avec *l'Autriche*, à son tour, augmenterait certainement cette influence au point de nuire à l'indépendance de chaque état, et, quant au nôtre, de ruiner entière mentnotre commerce si important et si utile avec la France.

Or, je suis trop bon sujet de mon roi et trop dévoué à mon pays pour être jamais d'avis qu'il s'expose à un tel danger; car ce serait le plus grand malheur qui pût nous arriver que d'être conduits à de semblables conséquences.

Je n'ignore pas que la *Gazette d'Augsbourg*, dirigée on sait par quelle influence, eut alors le mandat de combattre mes opinions; et je sais aussi que quelques libéraux italiens peu réfléchis, se faisant une fausse idée de cette union et concevant par là un espoir bien peu fondé, partagèrent l'avis de la gazette allemande. Je n'en ai pas pour cela changé d'avis, et tous mes compatriotes clairvoyants ont fini par m'approuver.

L'importance des rectifications que j'avais à faire à la lettre de votre correspondant vous démontrera, Monsieur, qu'après avoir accueilli, comme vous l'avez fait, des imputations personnelles *aussi graves que peu fondées*, vous ne sauriez vous refuser à accueillir aussi le démenti que je leur donne, ainsi que le fait mon digne ami.

Votre justice et votre impartialité, ainsi que les bons principes que professe votre journal, me sont un sûr garant que vous ferez droit, Monsieur, à notre demande.

Au reste, comme en la faisant nous sommes assistés par les lois de votre pays, voire même par les récentes décisions juridiques de vos tribunaux, je suis persuadé que vous ne vous refuserez pas à recevoir avec obligeance ce qu'on pourrait vous obliger à accepter en droit, quand il s'agit non d'opinions et de doctrines à discuter seulement, mais de *faits personnels* à éclaircir et à expliquer.

Veuillez donc agréer, Monsieur, avec mes remercîments anticipés, l'assurance de ma considération bien distinguée.

Monsieur,

Très-humble et très-obéissant serviteur,

(Signé) PETITTI.

IV.

A M. le Directeur du *Portefeuille Diplomatique*, à Paris.

Turin, 21 *juin* 1846.

Monsieur,

Votre feuille du 14 juin contient une lettre datée de Turin, dans laquelle se trouvent les lignes suivantes :

« Si ma mémoire me sert bien, c'est précisément le comte
» Balbo qui publia, il y a une dixaine d'années, un ouvrage

» très-favorable à l'administration autrichienne en Lombar-
» die. Je ne me souviens pas du titre, mais je sais qu'à cette
» époque on parlait beaucoup ici de l'accueil flatteur que
» l'auteur avait reçu du prince Metternich, auquel il avait été
» offrir son livre ! »

En effet, la mémoire a mal servi la personne qui a écrit ces lignes. Je ne suis l'auteur d'aucun des livres qui y sont ou pourraient y être désignés; je ne suis l'auteur d'aucun livre écrit dans des opinions, des intentions, ou des tendances semblables. Jamais de ma vie je ne suis entré dans les Etats autrichiens; je n'ai eu l'honneur de voir M. le prince de Metternich qu'une seule fois, au printemps de 1814.

J'ai eu le rare bonheur (car je le tiens pour tel, plutôt que pour un mérite) de n'avoir jamais changé d'opinion et d'avoir toujours appartenu à celle que l'on désigne aujourd'hui chez nous par le nom de *libéralisme modéré*. Je dois ce double bonheur à l'éducation que j'ai reçue d'un père longuement expérimenté dans les affaires, et à l'expérience que j'ai pu y acquérir moi-même dans ma jeunesse, de 1808 à 1821.

J'ai aujourd'hui le bonheur plus grand encore d'avoir pu des premiers et avec mes amis (nommés ou non nommés dans la lettre de Turin) aider par mes écrits à établir cette opinion, ce parti en Italie. Cet établissement est un fait nouveau, mais accompli aujourd'hui; un fait que l'on peut combattre, arrêter ou même faire reculer, mais que l'on ne peut empêcher d'avoir existé; un fait grave et heureux pour nous, et qui pourrait, je crois, devenir tel pour la France.

Au reste, Monsieur, les hommes qui écrivent ne font que constater ou aider les partis déjà existants. Le mérite de les avoir crus, ainsi que celui de les développer et de les conduire à toutes leurs destinées appartiennent presque en entier aux hommes d'action. Toute l'Italie lève aujourd'hui les

mains au ciel pour prier Dieu de donner force et gloire à celui à qui elle attribue déjà le premier de ces mérites.

Italien ou non, l'auteur de la lettre de Turin me paraît étrangement mal informé ou incapable de comprendre les affaires d'Italie, puisqu'il méconnaît des faits qui y sont si universellement reconnus aujourd'hui; puisqu'il attribue à mes amis et à moi des espérances, des projets de guerres et de conquêtes, des rêves si exagérés; puisqu'il fait de nous des utopistes, des révolutionnaires, presque des jacobins de 1799.

Quant à ce qui me concerne, j'ose croire que mes opinions et ma longue vie sont assez connues de mes compatriotes pour rendre envers eux toute réclamation superflue. Mais votre sérieux et estimable recueil s'adresse à la France, où je suis peu ou point connu. J'ai servi la France dans ma jeunesse, j'y ai contracté les liens les plus intimes, j'y ai mes plus doux, mes plus saints souvenirs, j'y ai des parents, des amis honorables et chers, et je tiens infiniment à leur opinion, à l'opinion de tous les Français (trop peu nombreux à mon avis) qui s'occupent de l'Italie. Je vous serais donc fort obligé si vous vouliez bien au plus tôt insérer ma réponse signée à l'écrivain anonyme qui s'est si hostilement occupé de moi, et je l'attends de votre justice.

Agréez, Monsieur, l'assurance de la considération distinguée avec laquelle j'ai l'honneur d'être

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

(Signé) César Balbo.